TYGODNIK • 22.08.1976

CENA 3 ZŁ

34
1311

SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA

Z LOTU PO KRAJU

ZWYCIĘSTWO ADELI DANKOWSKIEJ W DINSLAKEN

8 sierpnia dotarła do kraju bardzo miła dla nas wiadomość z Dinslaken (RFN), gdzie na przełomie lipca i sierpnia rozegrano międzynarodowe zawody szybowcowe kobiet z udziałem czołowych pilotek zagranicznych. W silnej konkurencji pierwsze miejsce zajęła nasza znakomita szybowniczka **Adela Dankowska**, której serdecznie gratulujemy sukcesu.

NA LOTNI — Z GIEWONTU

Józef Gigoń z Aeroklubu Tatrzańskiego w dniu 17 lipca br. jako pierwszy wystartował na lotni z Giewontu. Start odbył się spod krzyża, w stronę północną, z której Giewont wznosi się 700-metrową niemal pionową ścianą. Lot trwał 6 minut 46 sekund. Lądowanie nastąpiło w odległości ok. 5 km od startu, w Zakopanem, obok ulicy Strążyskiej.

OPERACJA ŚMIGŁOWCOWA „INSTALU" W SZOPIENICACH

Ekipa śmigłowcowa nasielskiego „Instalu" przeprowadziła 9 sierpnia br. kilkugodzinną, trudną i śmiałą operację techniczną montażu powietrznego w hucie metali nieżelaznych „Szopienice". W nowo budowanym zakładzie przetwórstwa miedzi, przy użyciu śmigłowca Mi-6A, zmontowano wewnątrz olbrzymiej hali produkcyjnej elementy dwóch stalowych kominów, o masie po około 5 ton każdy. Przy tradycyjnych metodach montaż takich kominów trwałby około miesiąca

POWODZENIE OLSZTYŃSKIEGO PLANETARIUM LOTÓW KOSMICZNYCH

Planetarium Lotów Kosmicznych w Olsztynie, czynne już czwarty rok, odwiedziło od chwili otwarcia około 620 tysięcy osób. W lipcu br. w Planetarium było 40 tysięcy osób. Olsztyńska placówka, dysponująca 17 programami, posiada również okruchy gruntu księżycowego, przywiezione z pierwszej wyprawy ludzi na Księżyc, co jest dodatkową atrakcją dla zwiedzających.

REKORDOWO-DIAMENTOWY DZIEŃ W LESZNIE

Poniedziałek, 9 sierpnia br., należał do wyjątkowo korzystnych dla pilotów przebywających w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. Tego dnia przedsięwzięto przeloty po rekordy i diamenty. **Franciszek Kępka** przeleciał trasę trójkąta 500 km z prędkością **111,83 km/h**, co jest nowym rekordem Polski. Poprzedni rekord w tej konkurencji należał do **Stanisława Witka** i był gorszy o ok. 7 km/h.

Tego dnia 15 pilotów szybowcowych zdobyło diamenty: siedmiu — przelotami po trasie trójkąta 500 km, a ośmiu — przelotami po trasie trójkąta 304 km.

HELIPORT W CENTRUM OPOLA

W bezpośrednim sąsiedztwie Komendy Wojewódzkiej Straży Pożarnych w Opolu, przy ul. Budowlanych, niemal w centrum miasta, wybudowano lądowisko dla śmigłowców. Przyczynili się do tego opolscy strażacy, którzy w budowę heliportu wnieśli poważną część pracy społecznej. W ten sposób zwiększyła się operatywność strażaków, którzy w nagłych wypadkach będą mogli korzystać również z transportu śmigłowcowego.

MISTRZOSTWA SAMOLOTOWE JUNIORÓW W PIOTRKOWIE

Z udziałem 18 załóg rozegrano w Piotrkowie Trybunalskim samolotowe rajdowo-nawigacyjne mistrzostwa Polski juniorów. Pierwsze miejsce zajęła załoga Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w składzie: pil. **Andrzej Bylok** — nawig. **Ryszard Matuszek.**

XVI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ZIEMI BIAŁOSTOCKIEJ

W dniach 18—27 lipca br. rozegrano na białostockim lotnisku XVI Szybowcowe Mistrzostwa Ziemi Białostockiej. Startowało 21 zawodników, w tym 3 z Kowna, 5 z Aeroklubu Warszawskiego i 13 z Aeroklubu Białostockiego. Mimo niezbyt sprzyjających warunków atmosferycznych rozegrane zostały 4 konkurencje: trzy po trasach trójkątnych 100 km i jedna po trasie trójkąta 200 km. W czasie zawodów piloci wylatali 273 godziny i przelecieli 10 497 km, w tym po trasach zamkniętych 7227 km.

Szybowcowym mistrzem Ziemi Białostockiej został **Piotr Wojda** (Białystok) — 2228 pkt., 2 miejsce zajął **Roman Szymański** (Białystok) — 2186 pkt., a 3 **Antanas Rukas** (Aeroklub Kowieński) — 1993 pkt.

Do Krajowych Zawodów Szybowcowych II ligi w 1977 r. zakwalifikowali się piloci: **Roman Szymański, Józef Solski** i **Jarosław Mosiejewski** — wszyscy z Aeroklubu Białostockiego. (J.P.)

OBÓZ SZYBOWCOWY AEROKLUBU WROCŁAWSKIEGO

W dniach 21 czerwca — 20 lipca br. zorganizowano na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego obóz Lotniczego Przysposobienia Wojskowego, na którym wyszkolono 20 uczniów do kat. B oraz 5 — do III kl. Większość spośród tych młodych szybowników przejdzie w dalszej części sezonu przeszkolenie w lotach wleczonych za samolotem oraz naukę latania z wykorzystaniem termiki. Duży wkład pracy w sprawny przebieg kursu włożyli — obok instruktorów zawodowych: **Teresy Ćwik**, szefa wyszkolenia **Andrzeja Bachmana** i **Achila Rudnika** — również instruktorzy społeczni — **Aleksy Ilukiewicz, Romuald Kulikowski, Bolesław Kochanowski, Aleksander Pawlikiewicz, Jerzy Musiał, Roman Polański** i **Włodzimierz Żołud.** (St. B.)

BIBLIOGRAFIA INSTYTUTU LOTNICTWA 1946—1975

Z okazji 50-lecia Instytutu Lotnictwa Lotnictwa została wydana nakładem Branżowego Ośrodka Informacji Technicznej i Ekonomicznej IL „Bibliografia Instytutu Lotnictwa za lata 1946—1975", opracowana przez **Stanisława Rudkę.** Stanowi ona wybór około 2740 opracowań oryginalnych i przeglądowych zamieszczonych w wydawnictwach IL, z uwzględnieniem ważniejszych publikacji pracowników IL w wydawnictwach krajowych i zagranicznych oraz 188 patentów. Bibliografia zawiera również wykaz prac doktorskich i habilitacyjnych pracowników IL oraz indeks nazwisk. Str. 146, nakład 250 egz.

W SKRÓCIE

● **Kompania** Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, pod dowództwem por. **Wacława Andrykiewicza,** zajęła drugą lokatę w konkursie śpiewu marszowego na X Festiwalu Piosenki Żołnierskiej w Kołobrzegu.

● **Wojewódzkie** Przedsiębiorstwo Turystyczne „Beskidy" w Żywcu organizuje wspólnie z Aeroklubem Bielsko-Bialskim loty turystyczne nad malowniczymi miejscowościami Beskidu Śląskiego i Żywieckiego.

● **Lech Grzywacz** z Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu zwyciężył w eliminacjach strefowych turnieju „Polskie skrzydła" i będzie walczył we wrześniu w finale teleturnieju przed kamerami TV.

● **Redakcja wojskowa** Telewizji Polskiej przygotowuje półgodzinny film z tegorocznych obozów lotniczych, zorganizowanych przez aerokluby w Krośnie, Piotrkowie i Słupsku pod patronatem Ministerstwa Oświaty i Wychowania.

ZMARŁ

25 lipca 1976 r., w wieku 67 lat, prof. mgr inż. **HENRYK MUSTER,** płk rez., długoletni profesor Politechniki Warszawskiej, wieloletni członek Senatu PW, członek licznych stowarzyszeń naukowych i społecznych, działacz Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, długoletni przewodniczący warszawskiego oddziału PTA, b. wiceprezes i członek Zarządu Głównego PTA, przewodniczący Klubu im. Pierwszego Kosmonauty przy ZG TPPR, odznaczony Krzyżami Komandorskim i Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski.

LOTNIKOM POLSKIM
W DNIU ICH ŚWIĘTA
SUKCESÓW
W POWIETRZU I NA ZIEMI
ORAZ WIELE SERDECZNOŚCI
W ŻYCIU

życzy

Redakcja „Skrzydlatej Polski"

I MISTRZOSTWA POLSKI NA LOTNIACH

Aeroklub Podkarpacki, pod patronatem I sekretarza KW PZPR w Krośnie — rozpoczął już przygotowania do przeprowadzenia I Mistrzostw Polski na Lotniach. Jak poinformował nas **Zbigniew Szuber** — przedstawiciel gospodarzy mistrzostw i zastępca kierownika Aeroklubu Podkarpackiego d/s Wychowania i Propagandy, **zawody rozegrane zostaną w dniach od 29 września br. do 3 października br. na południowo-wschodnim zboczu Połoniny Wetlińskiej (1 253 m wysokości), koło Ustrzyk Górnych.** Różnica wysokości między miejscem startu i lądowania wynosi ok. 350 m. Zawodnicy zostaną zakwaterowani w Domu Wycieczkowym PTTK we wsi Wetlina, a organizatorzy zapewnią przejazd lotniarzy i sprzętu na miejsce startu.

W przygotowaniu zawodów aktywnie uczestniczy Komisja Lotniarstwa APRL oraz organizatorzy akcji SKRZYDŁA DLA KAŻDEGO — SKRZYDŁA DLA WSZYSTKICH: „Skrzydlata Polska" oraz „Horyzonty Techniki". Przypominamy — **rozstrzygnięcie ogłoszonego w jej ramach konkursu na najlepszą konstrukcję lotni nastąpi w czasie trwania I Mistrzostw Polski na Lotniach.**

Warunkiem uczestnictwa w zawodach jest ukończenie 16 lat (lotniarze w wieku od 16 do 18 lat powinni posiadać pisemną zgodę rodziców na udział w mistrzostwach), przedstawienie wyników ogólnosportowych badań lekarskich, odpowiadająca warunkom bezpieczeństwa i danej klasy lotnia oraz odpowiedni strój. Lotniarza obowiązuje kask, dres lub kombinezon, wysokie obuwie z cholewką ochraniające staw skokowy (kostkę).

PROGRAM IMPREZY:

- 28 września br. — przyjazd zawodników do stacji kolejowej Zagórz k. Sanoka (lub własnym środkiem lokomocji do Domu Wycieczkowego PTTK w Wetlinie). Organizatorzy zapewniają przewóz lotniarzy i sprzętu do miejsca zakwaterowania.
- 29—30 września br. — sprawdzanie przez komisję techniczną sprzętu, loty kwalifikacyjne, loty treningowe.
- 1—3 października br. — loty w obowiązujących konkurencjach i klasach.

Skrócony **Regulamin I Mistrzostw Polski na Lotniach** przedstawia się następująco:

1. Mistrzostwa zostaną rozegrane w klasyfikacji indywidualnej.
2. Każdy zawodnik powinien mieć własną lotnię, na której startuje przez całe mistrzostwa. W razie uszkodzenia, za zgodą komisji technicznej, można wymienić lotnię (lub jej elementy) na ten sam typ tzn. klasy „Standard-Rogallo" lub „Otwartej".
3. Mistrzostwa rozegrane zostaną w 2 klasach lotni: „Standard-Rogallo" i „Otwartej".
4. W klasie „Standard-Rogallo" mogą brać udział wyłącznie lotnie spełniające wszystkie warunki zawarte w odpowiednich przepisach międzynarodowych (pełne ich brzmienie podawaliśmy w nr 11/1976 „Skrzydlatej Polski").
5. W klasie „Otwartej" mogą brać udział wszystkie rodzaje lotni: miękkopłaty (w tym także klasy „Standard-Rogallo") i twardopłaty (sztywnopłaty).
6. Mistrzostwa rozegrane zostaną w 2 konkurencjach: Na długtrwałość lotu (należy możliwie najdłużej szybować w powietrzu, przy czym lądowanie musi odbyć się w kole o średnicy 50 m) oraz na celność lądowania (należy wylądować jak najbliżej środka koła o średnicy 50 m. Lądowanie w samym centrum o średnicy 20 cm daje maksymalną liczbę punktów. Za punkt lądowania uważa się miejsce pierwszego zetknięcia stopy zawodnika z ziemią. Jeżeli zawodnik po pierwszym zetknięciu stopy z ziemią w obrębie koła ponownie wzbije się w powietrze i dotknie stopami ziemi już poza kołem, otrzymuje zero punktów).
7. W każdej konkurencji zawodnik wykonuje po 3 loty, a do punktacji zalicza się 2 najlepsze.
8. Mistrzem Polski w lotach na lotni w odpowiedniej klasie („Standard-Rogallo" lub „Otwartej") zostanie zawodnik, który uzyska największą liczbę punktów, łącznie w obu wymienionych w punkcie 6 konkurencjach.

Zgłoszenia do I Mistrzostw Polski na Lotniach prosimy nadsyłać do redakcji „Horyzontów Techniki" (ul. Czackiego 3/5, 00-043 Warszawa, tel. 27-47-37). **Na kartce pocztowej** należy podać: imię i nazwisko, adres, wiek, aeroklub lub organizację (przynależność organizacyjna nie jest warunkiem uczestnictwa) i rodzaj lotni (klasa „Standard-Rogallo" lub „Otwarta"). **(Met)**

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- „PRZĄŚNICZKĄ" Z WARSZAWY DO ŁODZI
- LPW — START DO KARIERY
- WAKACJE Z LOTNIĄ
- MARZENIA O MISTRZOSTWIE
- WIZYTA W PUŁKU „WARSZAWA"
- POLSKIE SKRZYDŁA NAD NILEM
- DĘBLIN, 1—2 WRZEŚNIA 1939 r.
- „SALUT-5"

NASZA OKŁADKA:

Powietrzna straż polskiego nieba — nowoczesne samoloty bojowe z biało-czerwonymi szachownicami, widziane oczami młodego plastyka, naszego stałego współpracownika — GRZEGORZA NIEWCZASA

w dniu LOTNICZEGO święta

Cechą naszych czasów jest wzrastające tempo postępu technicznego, którego konsekwencje w lotnictwie przejawiają się stałym wzrostem skuteczności bojowej, będącej następstwem systematycznego doskonalenia parametrów aparatów latających z ich wyposażeniem i uzbrojeniem.

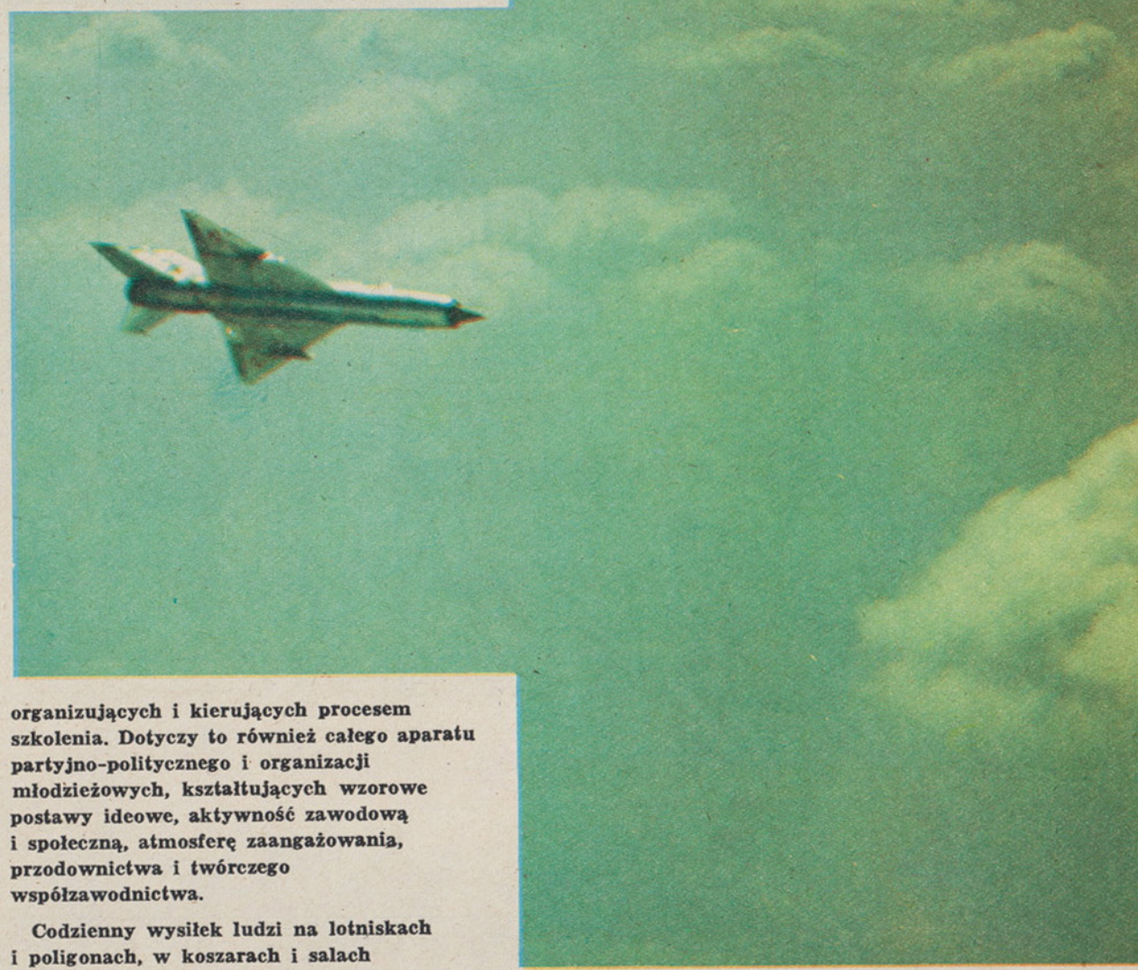
Proces doskonalenia trwa stale, aby w każdym okresie stan i możliwości posiadanych sił odpowiadały współczesnym wymaganiom. Pod wpływem tych wymagań zastosowanie lotnictwa staje się coraz wszechstronniejsze. Na obecnym etapie swego rozwoju lotnictwo, stanowiące oddzielny rodzaj sił zbrojnych, występuje równocześnie jako integralna część pozostałych rodzajów sił, a więc Wojsk Lądowych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Marynarki Wojennej. W ten sposób lotnictwo stało się niezastąpionym wykonawcą wielu zadań na lądzie, na morzu i w powietrzu.

Realizując uchwały VII Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i rozkazów naszych Przełożonych, pragniemy zapewnić najwyższą sprawność bojową sił powietrznych, odpowiednio do współczesnych potrzeb obronności kraju. Tegoroczne Święto Ludowego Lotnictwa Polskiego obchodzimy w poczuciu dumy z dotychczasowych osiągnięć. Dzień 23 sierpnia 1976 r. zamyka kolejny rok służby i pracy szkoleniowo-wychowawczej, mającej na celu umacnianie gotowości bojowej, a więc stanowiącej określony wkład w dzieło utrwalania pokoju i bezpieczeństwa.

Dumni z roli, jaką nasz kraj spełnia w walce o zwycięstwo zasad pokojowego współistnienia, widzimy równocześnie w podnoszeniu wartości bojowej naszych sił zbrojnych istotny czynnik narastającego procesu odprężenia. Wraz ze wszystkimi sojuszniczymi armiami tworzymy zjednoczoną siłę, zdolną do obrony wolnego, niepodległego, socjalistycznego bytu, nienaruszalności granic i pokojowej, twórczej pracy całego narodu. Jest to nasz podstawowy udział w tworzeniu coraz lepszej, pomyślniejszej przyszłości naszego kraju.

Cieszy nas każdy przypadek korzystania z pomocy Wojsk Lotniczych w różnych pracach, zwłaszcza jeżeli pomoc ta przynosi gospodarce narodowej duże korzyści materialne. Dotyczy to szczególnie operacji budowlano-montażowych z wykorzystaniem śmigłowców oraz działalności na rzecz rolnictwa i leśnictwa. Szczycimy się akcjami lotnictwa, mającymi na celu ratowanie ludzi i ich mienia podczas klęsk żywiołowych, udziałem w wytyczaniu tras rurociągów i linii komunikacyjnych, w budownictwie, w akcjach żniwnych itp. Żołnierze w stalowych mundurach są zawsze gotowi do niesienia pomocy tym, którzy jej potrzebują.

W każdej dziedzinie życia i pracy współczesność stawia rosnące wymagania. Szczególnie ostro zjawisko to występuje w lotniczym zawodzie. Dotrzymanie kroku przemianom dyktowanym przez stały rozwój myśli technicznej, sprostanie obowiązkom, wymaga ciągłego pogłębiania wiedzy i doskonalenia kwalifikacji zawodowych. Dotyczy to pilotów, nawigatorów, inżynierów, techników i mechaników różnych specjalności, a także dowódców wszystkich szczebli organizacyjnych i ich sztabów, organizujących i kierujących procesem szkolenia. Dotyczy to również całego aparatu partyjno-politycznego i organizacji młodzieżowych, kształtujących wzorowe postawy ideowe, aktywność zawodową i społeczną, atmosferę zaangażowania, przodownictwa i twórczego współzawodnictwa.



Zdjęcie: L. ZIELASKOWSKI

Codzienny wysiłek ludzi na lotniskach i poligonach, w koszarach i salach wykładowych służy pomnażaniu siły naszego lotnictwa, a wysokie wartości moralne, umiłowanie tego niełatwego przecież zawodu, w połączeniu z mistrzowskim opanowaniem nowoczesnej techniki, stanowią najbardziej przekonywający dowód wysokiej sprawności bojowej.

Dzień 23 sierpnia jest świętem nie tylko żołnierzy Wojsk Lotniczych, ale również całego cywilnego lotnictwa transportowego i sanitarnego oraz tych wszystkich, którzy na różnych posterunkach, w sztabach i pracowniach, w instytutach i zakładach produkcyjnych przemysłu lotniczego, w aeroklubach i modelarniach służą sprawie polskich skrzydeł w miarę swoich sił i możliwości. Jest to także święto naszej młodzieży, pełnej zapału i entuzjazmu dla lotnictwa, świadomej jego pięknych tradycji bojowych.

W ciągu 32 powojennych lat ludowe Lotnictwo Polskie umacnia swoją pozycję jednego z głównych elementów sił zbrojnych, zdolnego w razie potrzeby do skutecznego działania. Źródłem siły naszego lotnictwa są patriotyczne i bojowe walory oddziałów lotniczych, należycie wyszkolonych i nowocześnie uzbrojonych, a także braterski sojusz z potężnym lotnictwem radzieckim i lotnictwem pozostałych Państw — Sygnatariuszy Układu Warszawskiego.

Zespolone dążeniami i pracą z całym narodem, ludowe lotnictwo Polskie jest zawsze gotowe do obrony Socjalistycznej Ojczyzny — Polski Ludowej.

HENRYK MICHAŁOWSKI
generał dywizji, pilot

lato w SŁUPSKU

Obozy lotnicze na aeroklubowych lotniskach organizowane pod patronatem Ministerstwa Oświaty i Wychowania cieszą się coraz większą popularnością. Rok bieżący przyniósł dalszy ich rozwój — ilościowy i jakościowy. Lotnictwo nie po raz pierwszy okazało się wielce atrakcyjną formą zajęcia i obywatelskiego wychowania dla młodzieży. Wakacje spędzone na lotnisku, możliwość latania na szybowcach i wykonywania skoków spadochronowych z samolotu należą do najbardziej niezapomnianych.

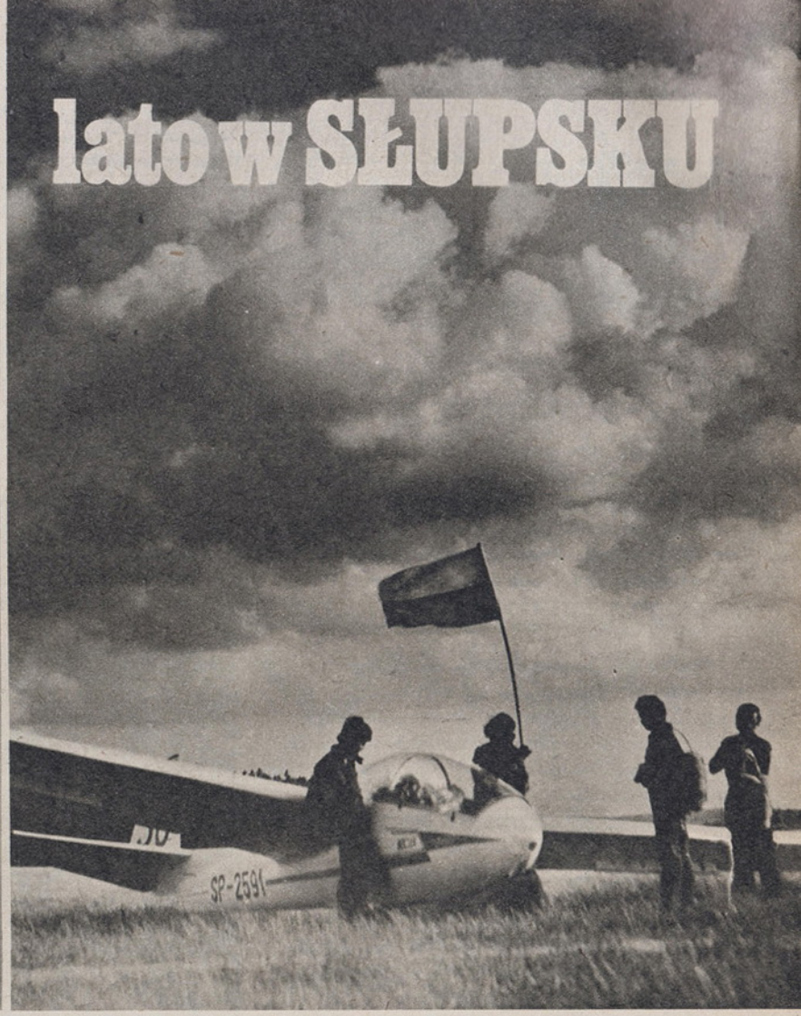
Przekonaliśmy się o tym w Słupsku, dokąd wybraliśmy się na lipcowy obóz szybowcowo-spadochronowy, którego bezpośrednimi organizatorami były Kuratorium miejscowego okręgu szkolnego i Aeroklub Słupski. Ładnie prezentowała się 43-osobowa grupa uczestników obozu — dziewcząt i chłopców — ubrana w gustowne, jednolite mundury. Wokół zielonych namiotów, które były ich wakacyjnym mieszkaniem, czysto i schludnie. Zajęcia teoretyczne z lotnictwa i wychowania obywatelskiego uzupełniane były praktycznym lotniczym szkoleniem naziemnym. Nie zabrakło rozrywek kulturalnych.

Najbardziej atrakcyjną częścią lotniczego lata w Słupsku były jednak loty szybowcowe i skoki spadochronowe. To prawda, że nim zasiadło się za sterami „Bociana" lub wyskoczyło się z Aena-2, trzeba było trochę przysiąść fałdów, przygotować się do lotów bądź skoków. Ale też lot na bezszelestnych skrzydłach szybowca lub skok w powietrzną przestrzeń i potem majestatyczne opadanie pod czaszą spadochronu były olbrzymią frajdą i najlepszą nagrodą za wysiłek. Doświadczyli tego uczucia chłopcy i dziewczęta, spędzający tegoroczne wakacje w Aeroklubie Słupskim. I chociaż pogoda popsuła im trochę szyki, to czego zdążyli zakosztować, rozsmakowało ich na dobre w lotnictwie.

Wszyscy z młodych już lotników przyrzekli sobie, iż kontynuować będą lotnicze szkolenie rozpoczęte w Słupsku, że doskonalić będą swoje umiejętności pilotów i skoczków spadochronowych. Można sądzić, że lotnicza przygoda — jaką po raz pierwszy przeżyli w Słupsku — będzie ich fascynować przez całe życie.

Komendantem obozu był niezastąpiony organizator, opiekun i wychowawca, ppłk Henryk Zaręba.

Lotnicze lato w Słupsku ilustrują zdjęcia BERNARDA KOSZEWSKIEGO. (kh)



W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

URLOP W AEROKLUBIE

Chociaż działalność lotnicza w aeroklubach regionalnych trwa niejednokrotnie przez okrągły rok, jej natężenie przypada jednak na okres urlopów i wakacji. Wtedy też najczęściej organizowane są obozy szkoleniowo-treningowe w aeroklubach i lotniska zapełniają się pilotami i skoczkami spadochronowymi. Wolny od nauki czy pracy czas można wreszcie w pełni wykorzystać na umiłowane latanie czy skoki spadochronowe.

Najszczęśliwsi są jednak ci, którzy swoje wakacje czy urlop mogą spędzić na lotnisku ale... poza miejscem zamieszkania, w atrakcyjnych dla nich regionach kraju. Dla przykładu, do najmilszych dla szybownika należy urlop czy wakacje spędzone w Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie, a dla spadochroniarza — w Centralnym Ośrodku Wyczynowego Szkolenia Spadochronowego w Nowym Targu... Możliwości tego typu jest jednak w lotnictwie sportowym bardzo niewiele i ze względu na ograniczoną ilość miejsc, skorzystać z nich mogą tylko nieliczni. Pojedynczy lotnicy załatwiają sobie prywatnie urlop w jakimś aeroklubie. Niektóre aerokluby próbują organizować urlopy swoich pracowników w innych aeroklubach, na zasadzie wymiany.

Wszystko to nie rozwiązuje problemu, jako że większość lotników sportowych, zwłaszcza tych obarczonych rodziną, nie ma możliwości spędzenia urlopu na lotnisku. Moczą więc na przykład nogi w morzu i spoglądają z tęsknotą na cumulosowe niebo. Zamiast doskonalić się w lataniu czy skokach spadochronowych, zmuszeni są do spędzania wolnego czasu z dala od swej życiowej pasji.

Pomimo iż o atrakcyjnym spędzeniu urlopu w aeroklubach marzy większość lotników sportowych, pozytywnego rozwiązania tej kwestii nie widać. Od organizowania urlopów na lotniskach stronią aerokluby regionalne i co gorsza, nawet niektóre ośrodki centralne. A przecież nie brakuje w kraju aeroklubów położonych w bardzo atrakcyjnych turystycznie i wypoczynkowo miejscowościach, że wymienię Jelenią Górę, Bielsko, Żar, Nowy Targ, Nowy Sącz, Krosno, Kielce, Olsztyn, Gdańsk, Słupsk, Szczecin, Zieloną Górę i inne. Zresztą, być może dla pilota z Krosna czy Nowego Sącza atrakcyjny byłby urlop nawet w Warszawie czy Poznaniu, itp.

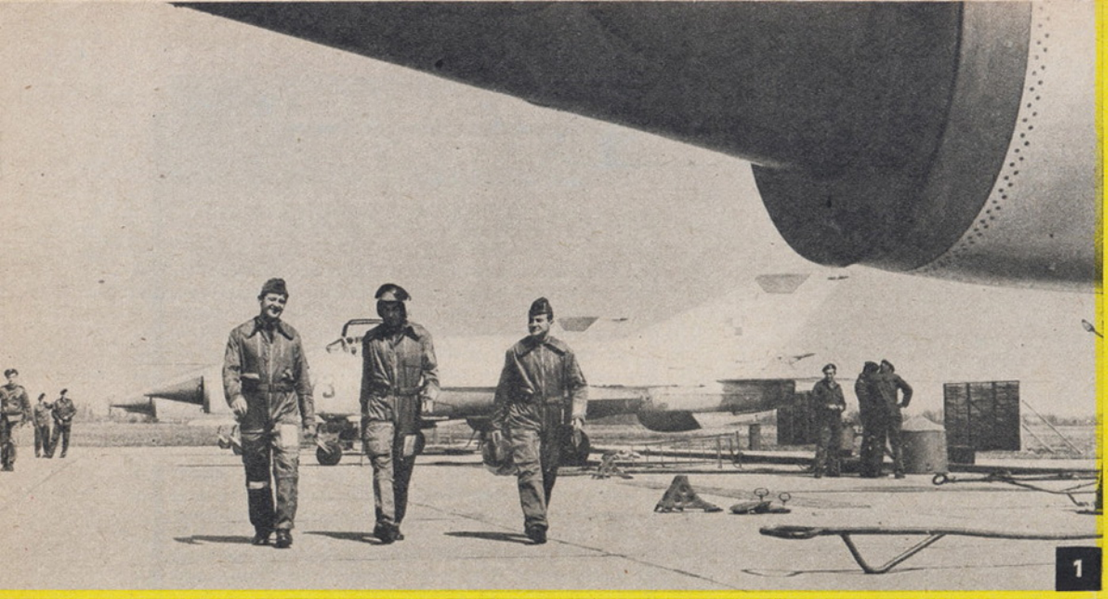
Płatny lotniczy urlop dla lotników i ich rodzin mógłby się stać, i chyba powinien, integralną częścią działalności aeroklubów regionalnych. Tym bardziej że większość aeroklubów posiada niezbędne warunki, by taki urlop zorganizować. Może tu i ówdzie trzeba by tylko postawić dodatkowo kilka domków lub przyczep campingowych a nawet namiotów, może gdzieś dostawić kuchnię lub niewielki pawilon a może tylko wygospodarować dodatkowe pomieszczenie. Można by też korzystać z pobliskich ośrodków wczasowych.

Oprócz pilotów i spadochroniarzy, na lotniczych wczasach powinno się znaleźć miejsce także dla modelarzy i seniorów lotnictwa. Dla wszystkich urlop w wybranym aeroklubie byłby niewątpliwie przyjemnym przeżyciem. Pozwoliłby też bliżej poznać się ludziom lotnictwa i ich rodzinom. I co najważniejsze — umożliwiłby lotnikom sportowym przeznaczyć tak długi okres czasu jak urlop czy wakacje na podnoszenie kwalifikacji lotniczych, na trening. Korzyści byłoby zapewne znacznie więcej, tak zresztą jak sposobów organizacji takich urlopów. O szczegółach zadecydować powinni jednak sami lotnicy i aerokluby.

Rzucam więc hasło organizowania urlopów lotniczych w aeroklubach.

Bylibyśmy radzi wiedzieć, co o tej propozycji myślą aerokluby regionalne i lotnicy sportowi. I który z aeroklubów pierwszy podejmie się zorganizowania takich urlopów. Mamy nadzieję, że Aeroklub PRL przychylnie ustosunkuje się do tej sprawy i pomoże aeroklubom, które podejmą się organizacji urlopów na lotniskach. I że najlepsze w tej mierze aerokluby odpowiednio wyróżni. Sprawa wydaje się bowiem niebagatelna.

Haluy



1

2

3

DZIŚ — LOTY

Łopocząca na wietrze flaga o barwach narodowych z lotniczą szachownicą jest nieodzownym potwierdzeniem, że dziś w jednostce odbywają się loty.

Samoloty startują w ustalonej kolejności i podrywają się tylko na wyraźne polecenie kierownika lotów ppłk. pil. Stanisława Radziejewskiego.

W słuchawkach pilotów odzywa się znajomy głos.

— Z e z w a l a m...

...i srebrzyste Migi mkną wysoko ponad chmury. W tym samym porządku powracają z rozpoznania — z kierunku odwrotnego. Zataczają krąg nad lotniskiem, zniżają się i dotykają kołami pasa startowego. Następnie majestatycznie ustawiają się na miejscach postoju.

Uśmiech na twarzy kpt. pil. Adama Sobotty opuszczającego kabinę jest wymowny. Pada krótkie, rzeczowe potwierdzenie udanego lotu.

— Przygotujcie maszynę do następnego startu — pilot zwraca się do mechaników z drużyny kpr. Zbigniewa Woźniaka.

Obsłudze nie trzeba powtarzać dwa razy tego samego. Wiedzą o co chodzi. W ciągu kilkunastu minut muszą sprawdzić samolot. Robią to sprawnie, niemal automatycznie. Są przyzwyczajeni do wykonywania w pośpiechu pewnych, ustalonych czynności. Loty to dla nich chleb powszedni.

...Znów wyją silniki. Maszyny kpt. pil. Bogdana Najmockiego i kpt. pil. Antoniego Bendera wypuszczają z dysz rozgrzane powietrze.

...Są już na starcie. Powtarza się ten sam znany widok. Płomienie z dysz wylotowych buchają ogniem, powoli kurczą się i giną całkowicie z oczu. Samoloty udały się na wykonanie kolejnego zadania dnia.

Lotnisko pustoszeje. Ale praca ludzi z technicznej obsługi nie zostaje ani na moment zahamowana.

Pracują nawigatorzy. Śledzą samoloty i naprowadzają pilotów na cel — punkt widoczny na ekranie wskaźnika.

W pomieszczeniu kierownika lotów — wszyscy na stanowiskach.

— Za chwilę będą powracać — mówi oficer, którego funkcja w dniu lotów oznaczona jest opaską z literami „KL" na lewym rękawie munduru. Dyżurny podoficer nie odchodzi od stolika. Do jego obowiązków należy dokładne wpisywanie godzin i minut startów i lądowań samolotów.

Pierwszy zgłasza się ppłk pil. Zygmunt Wojciechowski.

— Zezwalam na lądowanie — do kabiny dochodzi głos z „ziemi".

W odstępach kilkuminutowych zgłaszają się następni. Za każdym z samolotów, na pasie, wykwitają czasze spadochronów hamujących. zwalniając bieg rozpędzonych maszyn.

Autorzy kolejnego sukcesu wracają zadowoleni. Zadanie wykonali celująco. W dziennikach pilotów dopisane zostaną kolejne minuty do bilansu czasu, jaki „spędzają" za sterami „szybkich".

SŁUŻBA TECHNICZNA

Kiedyż ci ludzie śpią?

W okresie letnich miesięcy wstają wraz ze wschodem słońca. Na „betonkach" zjawiają się pierwsi — na długo przed rozpoczęciem lotów. A po zakończonym dniu — gdy wszyscy inni opuszczają lotnisko — technicy i mechanicy pozostają.

Osprzętowcy z pododdziału ppor. inż. Jana Zająca z zegarmistrzowską precyzją sprawdzają funkcjonowanie urządzeń radionadawczych i odbiorczych w kabinach bojowych maszyn.

Każdy z żołnierzy Drużyny Służby Socjalistycznej, dowodzonej przez kpr. Mariana Buchaja, wie co należy do jego obowiązków. Wykonują je nadzwyczaj sumiennie.

— Po nas sprawdzać nie trzeba — przyświeca im hasło na co dzień. Niczym mrówki krzątają się przy podwoziach samolotów, uzupełniają zbiorniki z paliwem, sprawdzają urządzenia, podwieszają spadochrony hamujące.

Szczegółowym zabiegom konserwacyjnym poddawane są fotele katapultowe, będące pod opieką sierżantów Tadeusza Bulika i Kazimierza Jaśkiewicza. Obaj są cenionymi fachowcami od sprzętu wysokościowego.

...Zbliża się czas lotów. Technicy pomagają pilotom zająć miejsca w kabinie. Mechanicy przecierają jeszcze kabiny. Po uruchomieniu silników, gdy podmuch rozgrzanego powietrza wymiata wokół dyszy samolotu najdrobniejsze ziarenka piasku, technik sierż. Kazimierz Jaśkiewicz kciukiem daje umowny znak pilotowi. Ten odwzajemnia się.

Wszystko w najlepszym porządku.

Teraz ludzie z technicznej obsługi mogą trochę odpocząć. Nie za długo. Loty po kręgu trwają krótko i „Migi" niebawem pojawiają się ponownie nad lotniskiem.

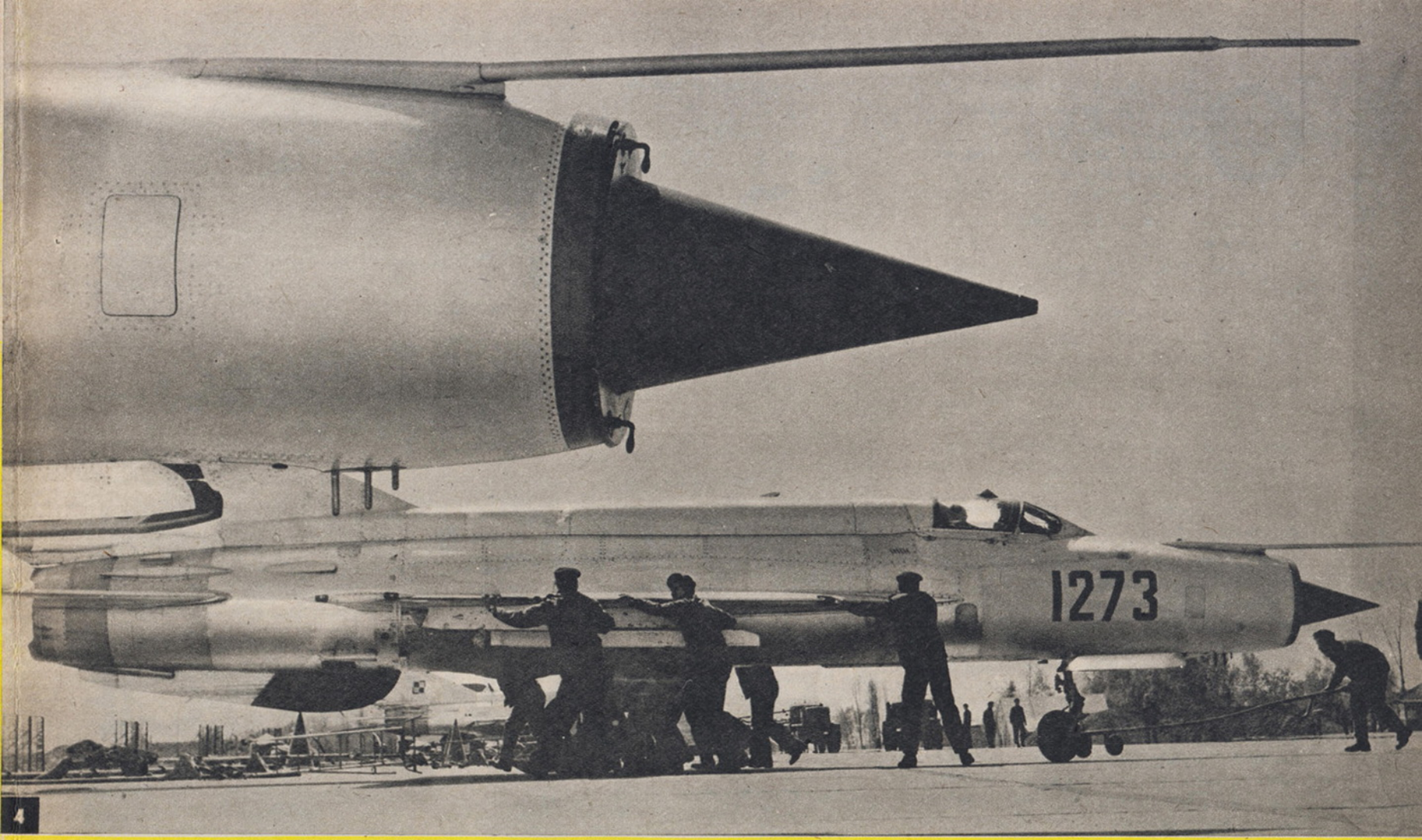
Kończy się przerwa. Przed następnym kołowaniem maszyn na pas startowy, ludzie w stalowych kombinezonach poświęcają kilka minut na sprawdzenie samolotu. Nawet krótki, pobieżny przegląd jest konieczny.

Służba techniczna w jednostce lotniczej od dawna cieszy się dobrą opinią. Przodują także w inicjowaniu ruchu racjonalizatorskiego. Najgorętszym jego zwolennikiem jest kpt. mgr inż. Jan Stokowski, który jest autorem szeregu pomysłów usprawniających obsługę samolotów. Tylko w minionym roku racjonalizatorzy ze służby technicznej zgłosili 17 cennych wniosków.

Praca techników i mechaników, ludzi nie tylko o „złotych" rękach, lecz i głowach, przynosi wymierne korzyści. Piloci zawdzięczają im wiele. Startują z poczuciem pełnego bezpieczeństwa.

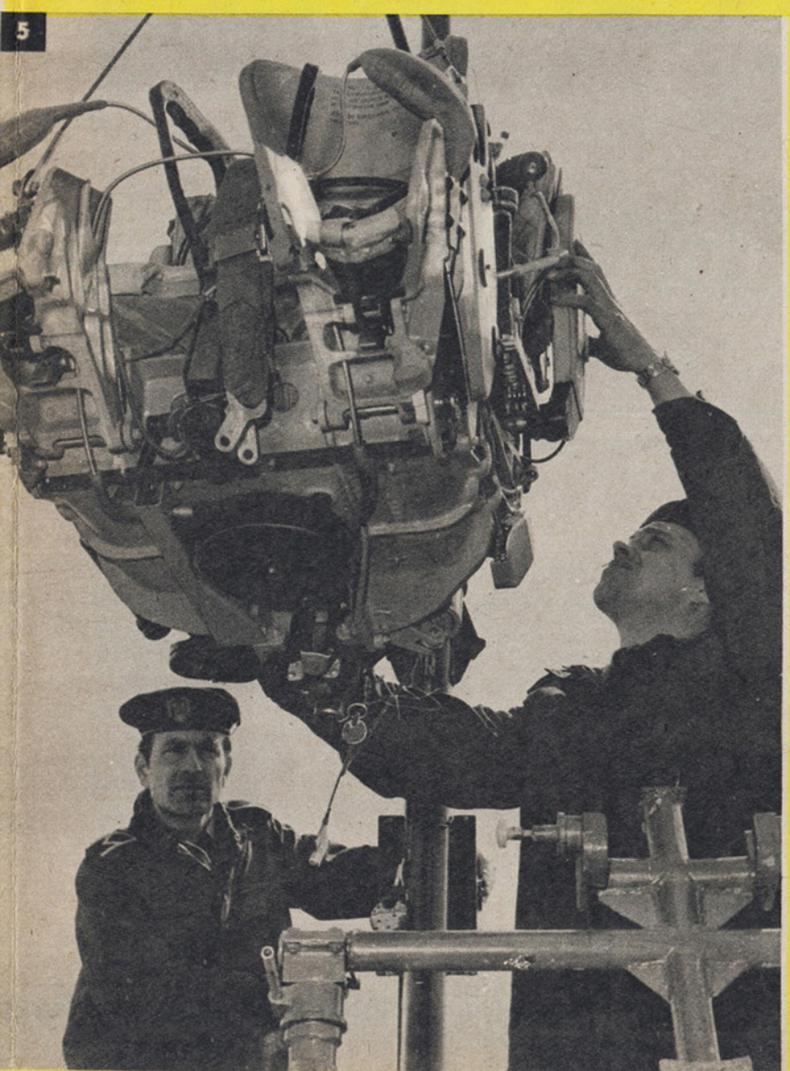
A oni zmęczeni, niekiedy umorusani, nie oczekują nadaremnie powrotu na ziemię „swoich" maszyn.

Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: IRENEUSZ SOBIESZCZUK

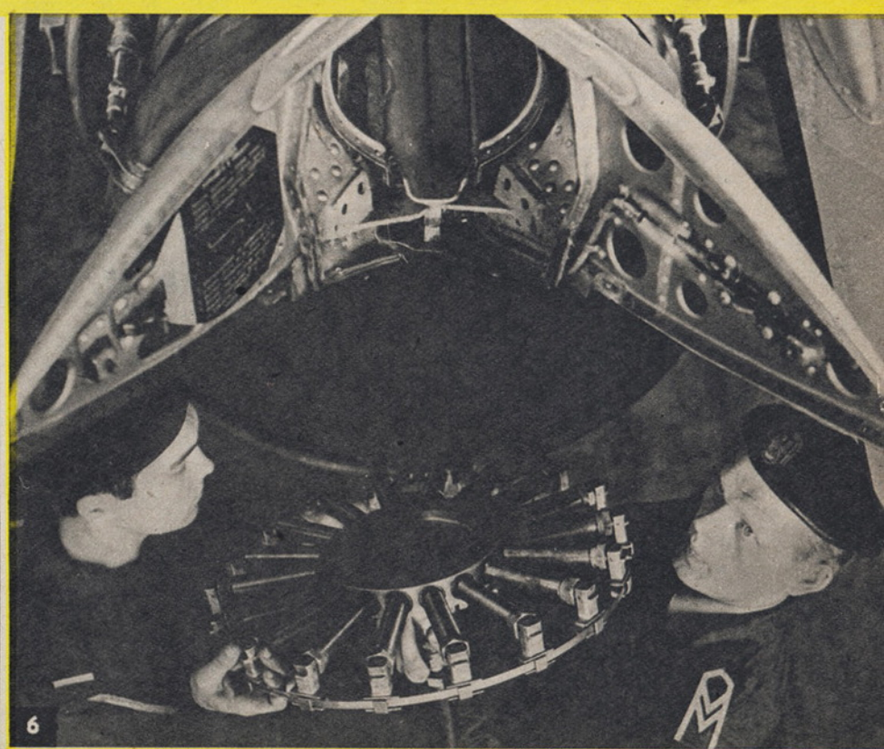


4

DZIEŃ NA LOTNISKU



5



6

1. Kpt. pil. Bogdan Najmocki, kpt. pil. Adam Sobotta, kpt. pil. Antoni Bender.
2. Przerwa w lotach. Piloci (na pierwszym planie) dzielą się spostrzeżeniami. Pełne ręce roboty ma służba techniczna.
3. Pilot dziękuje technikowi za dobrze przygotowany do lotów samolot.
4. Pierwsi na lotnisku zjawiają się mechanicy.
5. Technicy sprzętu wysokościowego — sierż. Tadeusz Bulik i sierż. Kazimierz Jaśkiewicz podczas pracy przy fotelu wyrzucanym.
6. Codzienny trud tych, których praca gwarantuje bezpieczeństwo lotów.

O najmłodszym „dziecku" mieleckiej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego „PZL", samolocie M-15, mówiło się, że to trochę dziwna maszyna, o niespotykanej konstrukcji.

Rolniczy — z odrzutowym silnikiem — budziło wątpliwości...

Niebawem jednak ta latająca maszyna rolnicza zadziwiła sceptyków, twórcom unikalnego rozwiązania przysporzyła chluby.

M-15 jest wspólnym osiągnięciem polskich i radzieckich konstruktorów. Odpowiednie porozumienie o jego budowie zostało podpisane w końcu 1971 roku. Minęły dwa lata i w powietrze wzbił się pierwszy doświadczalny egzemplarz nowego samolotu. Był to nie lada sukces załogi WSK „PZL" Mielec. Zakładu o wieloletnich doświadczeniach, doskonale przygotowanego do takiej produkcji.

Od samego początku okazało się, że nowy rolniczy samolot, pierwszy w świecie z napędem odrzutowym, efekt współpracy przemysłu lotniczego Polski i ZSRR odznacza się dużymi walorami technicznymi, jest wydajniejszy w opylaniu, aniżeli znane dotąd samoloty agrolotnicze.

Jeśli zaś chodzi o tę nieco dziwną konstrukcję — to rzeczywiście jest to samolot dość oryginalny. Odrzutowy silnik zamontowany jest nad kabiną pilota i jakby cofnięty do tyłu. Dzięki temu właśnie kabina osłania dyszę wlotową i ochrania silnik przed zasysaniem pyłów, grudek ziemi. Rozwiązano także problem gazów, które wyrzucane z dużą siłą z dyszy wylotowej nie zakłócają strug powietrza wokół usterzenia, ponieważ przepływają między dwiema belkami ogonowymi i usterzeniem kierunku.

Z dwóch skrzydeł górne wyposażone zostało w instalację paliwową, w dolnym umieszczona jest aparatura do opryskiwania pól, obszarów leśnych sypkimi środkami chemicznymi oraz drobno-, średnio- i grubokroplistymi płynami. M-15 może latać nisko nad polami, lądować i startować również z przygodnych lotnisk. Odrzutowy silnik o dużym ciągu, przystosowany jest do pracy zgodnie z przeznaczeniem samolotu.

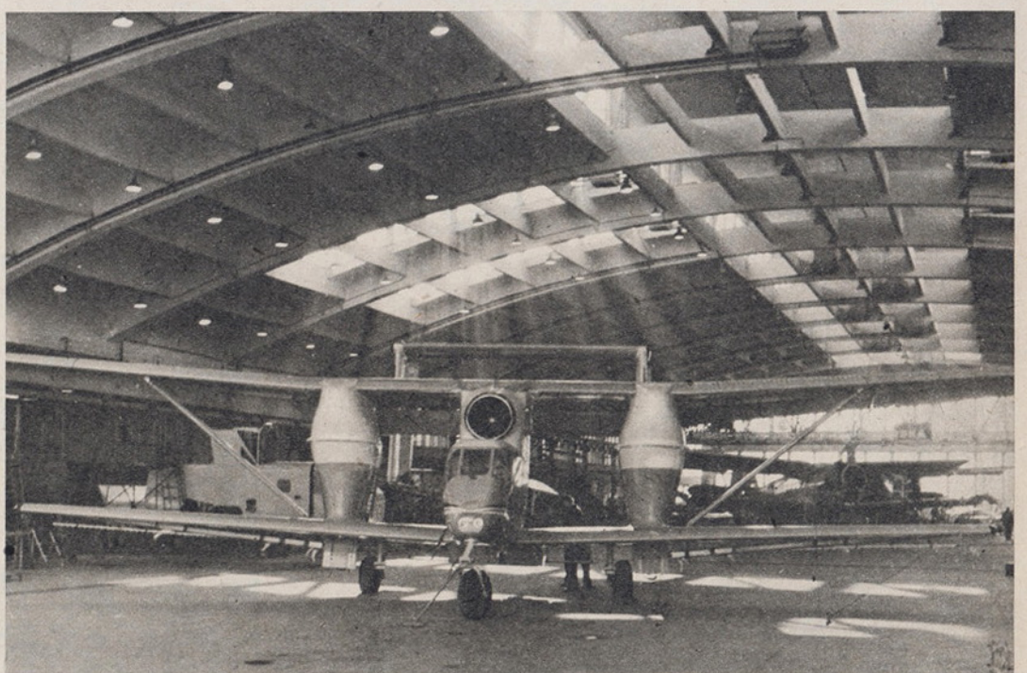
W WSK „PZL" w Mielcu szybko opanowano produkcję nowego samolotu. Skrzydła, kadłub, usterzenia — wszystko to powstaje w podobny sposób i w tej samej hali, w której buduje się popularne „Antki" oraz szkolno-treningowe „Iskry". W hali montażu końcowego kabiny otrzymują oprzyrządowanie, instalację elektryczną i hydrauliczną, przyrządy pokładowe. Pozostaje jeszcze podwozie, sprawdzenie szczelności pomieszczeń na chemikalia, drobne zabiegi „kosmetyczne" i samolot przejmują piloci doświadczalni. Trwają loty wytrzymałościowe, sprawdzeniu poddawane zostają wszystkie bez mała urządzenia.

Unikalna konstrukcja okazała się nadzwyczaj udaną. Samoloty zdają pomyślnie egzamin nad polami Związku Radzieckiego, który jest głównym odbiorcą rolniczych M-15.

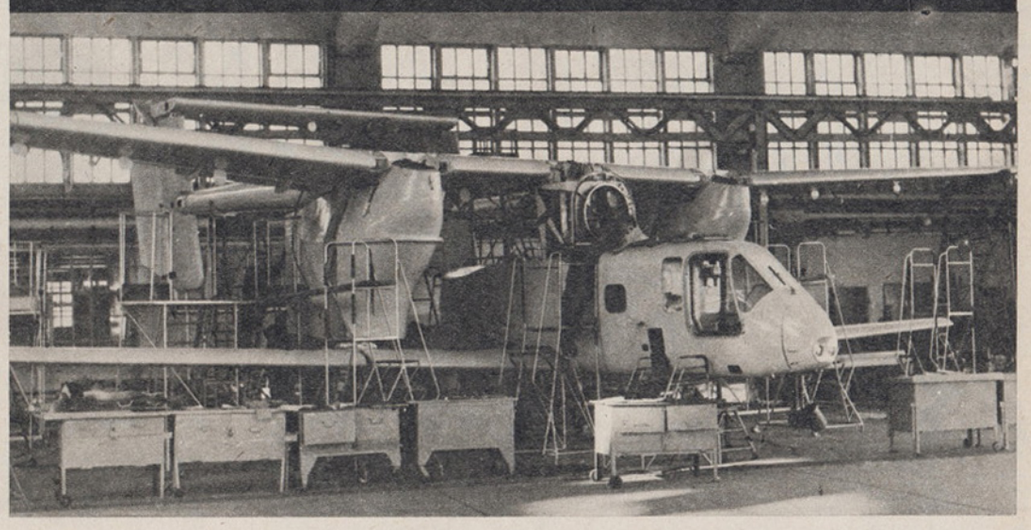
„Wilga", „Kruk", An-2, a obecnie odrzutowy M-15 rozsławiają polski przemysł lotniczy.

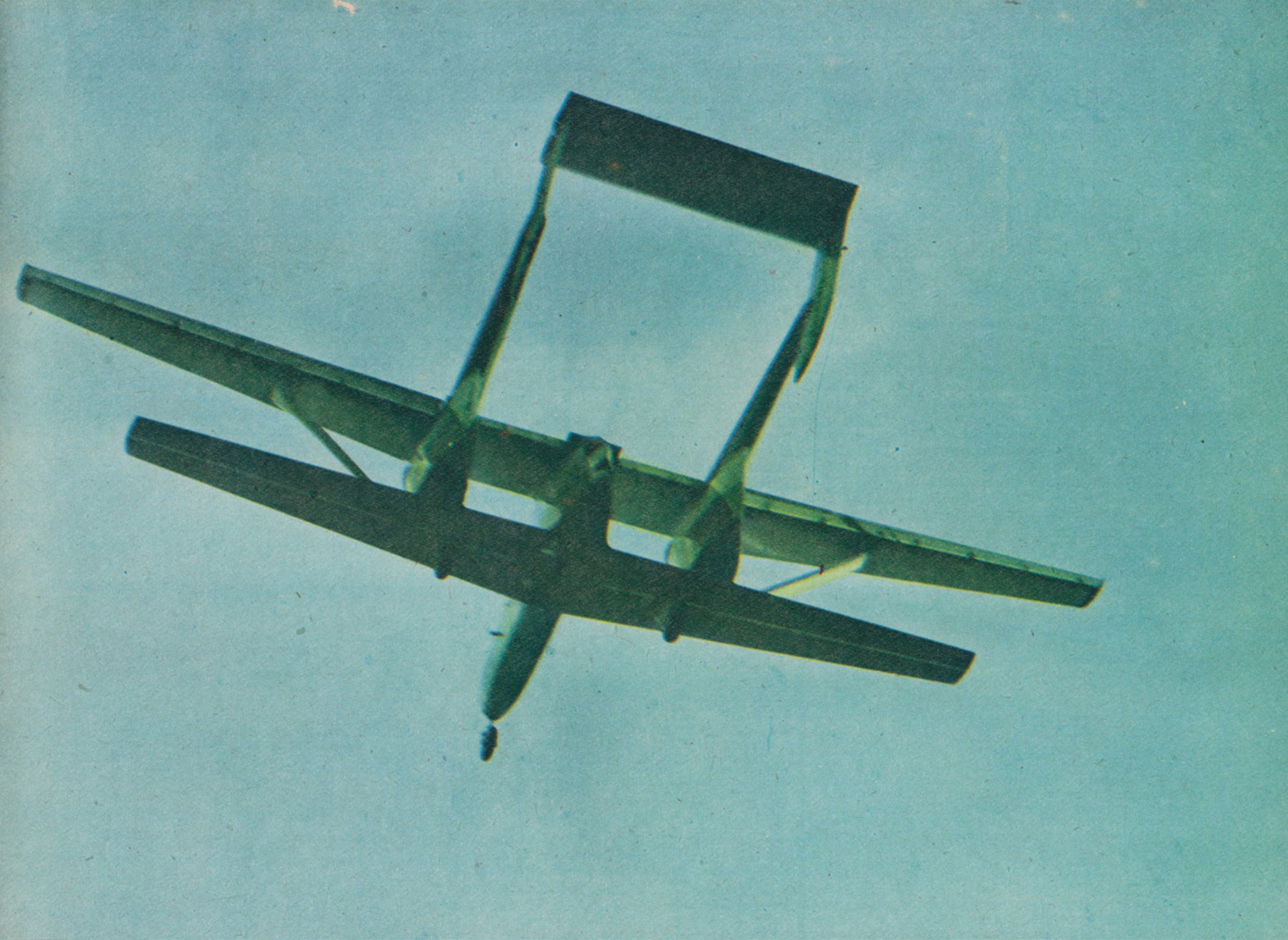
Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI i CAF

PIERWSZY W ŚWIECIE



Kolejny M-15 opuszcza halę montażową (wyżej) ● „Najwyższy" samolot montowany w mieleckiej hali (niżej).





M-15 widziany od dołu (wyżej) ● Na fabrycznym lotnisku (niżej).

NASZE TRASY

OLIMPIADA, IBIS I GROCHÓWKA

Do napisania o tej sprawie w naszym felietonie zainspirował mnie (sam o tym nie wiedząc) felietonista „Życia Warszawy", popularny „Ibis". Sympatyczny ten okularnik z bródką zatytułował jeden ze swych felietonów: „Plaudite cives!" — Klaszczcie, obywatele! Jaki temat? Oczywiście — Olimpiada. Zaczął od tego, że do Olimpiady nie uznawał sportu w telewizji. Kiedy przypadkiem trafiał na transmisję futbolową, którą jego koledzy oglądali, zawsze pytał kto z kim gra. Pół biedy z tym, ale następne pytanie: A w co oni grają? — wywoływało atak szału kolegów. Przyznał się, że o mały włos nie został kiedyś ukatrupiony. No i co dalej, zapytacie, czy „Ibis" żyje? Żyje. Publicznie oświadczył, że do końca Igrzysk siedział przed szklanym ekranem, gapiąc się w niego jak sroka w gnat. I sam klaskał, kiedy zwyciężał Peciak, Kaczmarek, a po nich Ślusarski i Szewińska, i innych do klaskania namawiał. A, że po łacinie? Cóż, to mu się chwali, że chłop dyskretnie przypomniał ludziom, iż APLAUZ, tak spontanicznie okazywany przez telewidzów naszym reprezentantom na montrealskie Igrzyska, pochodzi właśnie od łacińskiego czasownika plaudire.

Po tym olimpijsko-łacińskim wstępie wypada powiedzieć wyraźnie, o co autorowi felietonu chodzi.

Żal mi, tak jak i Janowi Szymaniakowi z Warszawy, który nam o tym napisał, że wraz z milionami telewidzów nie mogłem oklaskiwać na Olimpiadzie sportowców lotniczych. Ani pilotów, ani spadochroniarzy. A przecież — mielibyśmy się kim pochwalić. Myślę tu przede wszystkim o szybownikach, ale i piloci samolotowi mogliby pokazać lwi pazur, i spadochroniarze. Pod dwoma oczywiście warunkami: gdyby lotnictwo stało się jedną z dyscyplin olimpijskich i gdyby nasi lotniczy reprezentanci mieli lepszy, nowocześniejszy sprzęt. Z rozumowania tego można, rzecz jasna, wyłączyć szybownictwo, gdyż polskie „Jantary" skutecznie konkurują z najlepszymi maszynami świata. Ale gdy chodzi np. o akrobatów samolotowych, czy pilotów rajdowych, albo skoczków spadochronowych, to nie ulega wątpliwości, że byliby w sytuacji tyczkarza, który staje do współzawodnictwa dysponując tyczką bambusową, podczas gdy jego konkurenci mają supersprężyste tyczki z włókien szklanych. Widmo przegranej — już na samym starcie. Ano, kiedy przeciwnicy posiadają Zliny Z-50L i „Akrostary", albo obnoszą się dumnie ze stratostarami, podczas gdy my je dopiero kiedyś zamierzamy produkować, to wypada nam warszawską gwarą zapytać samych siebie: Z czym do gościa?!

Pomarzyć jednak można: oto przypuśćmy np., że mamy równy innym, supernowoczesny sprzęt. Co wówczas mogłoby się stać? W sporcie bywa różnie, ale gotów jestem zjeść 4 (słownie: cztery) menażki wojskowej grochówki, jeśliby polski pilot albo spadochroniarz nie stanął na którymś ze stopni najpiękniejszego pudła świata. Wierzę w nieprzeciętne umiejętności polskich lotników i skoczków, mało: wiem dobrze, że **oni je posiadają.** Siedziałbym sobie oto przed telewizorem i klaskał, dając aplauz reprezentantom polskiego lotnictwa. Czy kiedyś się tego doczekam? Wątpię, jeśli już — to chyba moje wnuki.

Na koniec mała informacja, tak między nami, do tej grochówki: marzy mi się podbicie piekielnie wyśrubowanego rekordu, który ustanowił na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze trzy lata temu, na XI Rajdzie Samolotowym Dziennikarzy i Pilotów, właśnie... „Ibis". Zjadł, po pomyślnym przelocie trudnej trasy, trzy menażki grochówki z wojskowego kotła. Kucharz mało trupem nie padł z wrażenia. Mam na to dokumentalne zdjęcie. Co ujawniwszy, pozdrawiam Was serdecznie i idę na krótki urlop.

(z)

KORESPONDENCJE

AEROKLUB ZAGŁĘBIA MIEDZIOWEGO

W dniach 27.VI.—11.VII.1976 r. odbyły się w Aeroklubie Zagłębia Miedziowego w Lubinie, już po raz szósty, Szybowcowe Mistrzostwa Dolnego Śląska. Większość konkurencji rozegrano na termice bezchmurnej. Startowało 39 zawodników z aeroklubów: Jeleniogórskiego, Opolskiego, Wrocławskiego, Zagłębia Miedziowego i Klix — NRD (3 zawodników). W przeciągu 12 dni odbyło się osiem konkurencji. Tak goście z NRD jak wszyscy polscy zawodnicy startowali na polskich szybowcach „Jantar", „Cobra", „Foka" i „Pirat". W I konkurencji (trójkąt 152 km) zwyciężył Kazimierz Faryniarz (Aer. Zagł. Miedz.), w II (trójkąt 113 km) jego kolega klubowy Ryszard Aszurkiewicz, w III (trójkąt 123 km) znów Kazimierz Faryniarz, w IV (trójkąt 123 km) — Jerzy Bem z Aeroklubu Wrocławskiego, w V (docel-powrót 240 km) — Edward Gołas (Aer. Zagł. Miedz.), w VI (trójkąt 102 km) — W. Kierot z Aeroklubu Opolskiego, w VII (trójkąt 264 km) — Bogdan Kasprzycki (Aer. Zagł. Miedz.), w VIII (trójkąt 209 km) — jego kolega klubowy Mirosław Grzelak.

W klasyfikacji końcowej zwyciężył reprezentant Aeroklubu Zagłębia Miedziowego Kazimierz Faryniarz — 6790 pkt., przed Jerzym Pawlikiewiczem (Aeroklub Wrocławski) — 6660 pkt. i Christianem Heinze (Aeroklub Klix — NRD) — 6544 pkt. Zawody odbyły się w przyjemnej koleżeńskiej atmosferze. Sędzią głównym był instr. pil. Achil Rudnik z Aeroklubu Wrocławskiego.

Jerzy Blitz

Na zdjęciu: Omówienie zadania dnia prowadzi szef wyszkolenia AZM, Stanisław Sójka.

Zdjęcie: Bogdan Kasprzycki

POCZTA

KOSMONAUCI

Marek Matuszak — Ząbkowice Śl. Dziękujemy za uważne czytanie „SP". Oczywiście, w „SP" nr 15/1976 na stronie 6 w wykazie załogi statku „Sojuz-7" powinien być W. Wołkow (a nie W. Wołynow). Adres redakcji „Astronautyka": 00-901 Warszawa, Pałac Kultury i Nauki, pok. 2323.

SAMOLOTY

Kazimierz Kapłon — Rabka Zdrój, Edward Ślusarczyk — Kielce. Opisy samolotów i śmigłowców wymienionych w liście były zamieszczone w „SP". Zdjęć nie wysyłamy.

Jacek Wełniak — Świdwin. Opisy samolotów, na których walczyli Polacy w 1939 r., były zamieszczone w „SP".

ZDALNE STEROWANIE MODELI

Józef Gorzel — Tychy. Przed zakupem radiomodelarskiej aparatury sterującej należy zwrócić się do terenowo właściwego inspektoratu Państwowej Inspekcji Radiowej (adresy inspektoratów są w książce „Budowa i pilotaż radiomodeli").

DANE TECHNICZNE

S. Arciszewski — Tczew. Dane techniczne motoszybowca SZD-45 „Ogar" zamieszczone w „SP" nr 15/1974 i 1/1976 oraz w „HT" nr 6/1974 są prawidłowe.

GODŁO PILOTA

Stefan Ekner — Warszawa, zapytuje czy godłem osobistym znanego pilota myśliwskiego II wojny światowej Jana Zumbacha był Kaczor Donald namalowany przed kabiną jego samolotu i czy jego „Spitfire-V" nosił litery RF-D? Może któryś z czytelników wie coś na ten temat? Inne życzenia postaramy się spełnić.

SILNIK „OGARA"

Miroslav Kutač — Frenštát p/R (CSRS). Planów lotni nie wysyłamy. Silnik motoszybowca SZD-45 „Ogar" Limbach SL-1700EC jest produkcji RFN. Jego dane techniczne: długość — 618 mm, szerokość — 764 mm, wysokość — 368 mm, masa własna — 74 kg, moc startowa — 68 KM przy 3600 obr/min, moc trwała — 61 KM przy 3200 obr/min. Silnik 4-cylindrowy, 4-suwowy o pojemności skokowej cylindrów — 1680 cm³, chłodzony powietrzem. Rozrusznik. Paliwo o liczbie oktanowej 90. Stopień sprężania — 8:1. Silnik Limbach SL-1700 (różne wersje) są stosowane w motoszybowcach: RF-5, RF-5B, SF-25C „Falke", SF-28, ASK-16.

SAMOLOTY RADZIECKIE

Stanisław Buchnik — Pomarzany. Radzimy przeglądać cykl: „Radzieckie samoloty bojowe" zamieszczany obecnie w tygodniku „Żołnierz Polski".

ŁA-11

Zdzisław Kasprowicz — Szczecin. Znalazł liczne błędy w planach „Modelarza" i w innych publikacjach dotyczących samolotu Ła-11. Polecamy miesięcznik radziecki „Modelist-Konstruktor". Być może zamieścimy dokładny rysunek tego samolotu.

ZLIN Z-226AS

Ryszard Gostyński — Szczecin Dąbie. Samolot Zlin Z-226AS miał śmigło metalowe. Bez dodatkowych zbiorników na końcach skrzydeł. Otwór wlotowy powietrza był z lewej strony osłony silnika (patrząc w kierunku lotu).

„CRI-CRI"

Iwan Mudranin — Ilnica (USRR). Postaramy się zamieścić szczegóły konstrukcyjne samolotu „Cri-Cri".

DZIĘKUJEMY

Tadeusz Łuszczyński — Mielenko. Dziękujemy za uważną lekturę naszego tygodnika.

ARYTMOGRAF

W miejsce liczb wpisać odgadnięte wyrazy. Następnie przenieść litery do diagramu pamiętając, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery i rzędami poziomymi odczytać rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — popularna nazwa dwupłatowca Po-2, używanego podczas II wojny światowej do nocnych bombardowań = 6-10-11-5-18-8, B — pociski zrzucane z samolotów = 14-10-15-14-12, C — wyższy stopień wojskowy = 6-10-1-6-3-7-8-10--16-9-5-8, D — polski szybownik, odznaczony medalem Lilienthala za przelot Bezmiechowa — Soleczniki Małe = 4-17-2-18, E — nieraz ratowała życie pilota po wyczerpaniu się zapasów amunicji = 11-13-15-3-2-18.

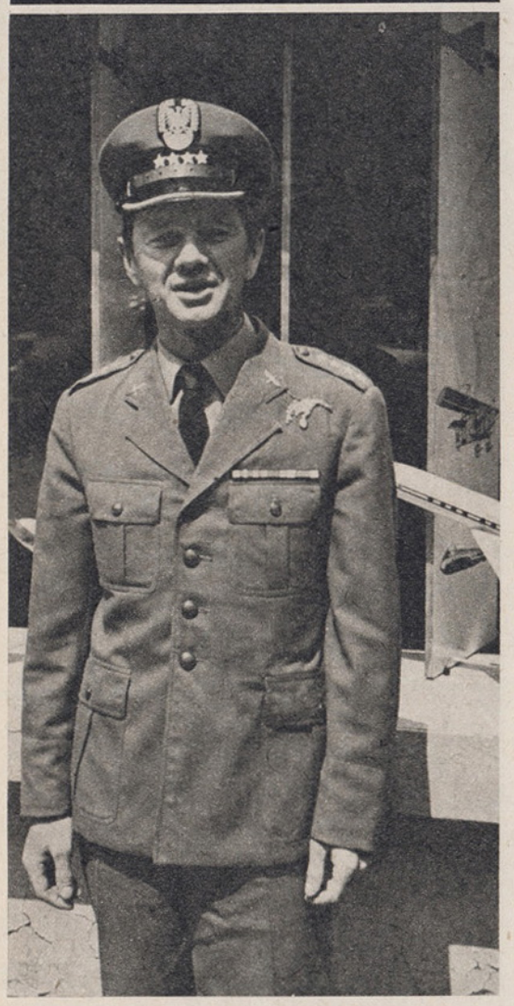
Opracował: EDWARD ZYTKA

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia **29 sierpnia br.**, rozlosowane zostaną nagrody w postaci **BONÓW KSIĄŻKOWYCH.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie **na kartach pocztowych lub widokówkach.**

	1	2	3	4	5	
6	3	7	8	9	10	11
9	12	11	13	14	10	15
14	10	16	11	17	16	8
	2	18	8	17	16	

SYLWETKI LOTNIKÓW



Kpt. pil. Czesław Rejman — Mistrz Walki Powietrznej w 1975 r., laureat „Błękitnych Skrzydeł" przed wejściem do redakcji.

Zdjęcie: P. Elsztein

ATAK TRWAŁ DWIE SEKUNDY...

Gdy składał podanie o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej nie był członkiem aeroklubu, nie mógł się też wykazać niczym, co by go wiązało z lotnictwem. Cóż, po prostu nie miał możliwości odbyć ani teoretycznego ani praktycznego kursu lotniczego. Proszę sobie wyobrazić idealnie czystą kartę, na której oprócz wyrażenia szczerej chęci zostania pilotem wojskowym był tylko zwyczajny podpis: Czesław Rejman. Za tą kartą jednak kryło się ogromne zamiłowanie; przychodził do lotnictwa młodzieniec z gorącym sercem i silnym postanowieniem pokonania nawet największych przeszkód, aby tylko móc latać.

Nie był oczywiście tym, który w Oficerskiej Szkole Lotniczej umiał wszystko wcześniej od innych. Nie miał jednak większych trudności z lataniem na samolotach. Wprost przeciwnie: sprawiało mu ono i nadal sprawia ogromną satysfakcję. Należy bowiem do tych, który nie dla chleba został pilotem wojskowym.

Sentymentem darzy ten okres pobytu w szkole, który wiąże się szczególnie z pierwszymi lotami na samolotach odrzutowych. Wspomina te lata, ponieważ dały początek dniu dzisiejszemu, umocniły go w przekonaniu, że droga jaką wybrał okazała się słuszna, że to czego w życiu szukał, odnalazł w lotnictwie wojskowym.

W pułku myśliwskim Wojsk OPK, do którego otrzymał przydział, został przyjęty bardzo życzliwie przez dowództwo oraz starszych kolegów i otoczony daleko idącą opieką. Stopniowo wprowadzano go w mechanizm służby lotniczej, poznał chwile szczęśliwe i trudy dalszego szkolenia, podnoszenia wiedzy teoretycznej i praktycznej, ciągłego doskonalenia taktyczno-bojowego. W pułku przekonał się ile jeszcze trzeba latać, aby osiągnąć poziom dobrego pilota myśliwskiego. Po dwóch latach od przybycia do pułku, w 1967 r., kiedy ukończył dwudziesty czwarty rok życia miał już pierwszą klasę pilota myśliwskiego. Zaczął latać na samolotach MiG-21. Od tego okresu datuje się nowy rozdział w jego życiorysie lotniczym.

Po latach ćwiczeń i doskonalenia taktyczno-bojowego, nadeszły lata sprawdzianu. W 1973 r. por. pil. Czesław Rejman wziął po raz pierwszy udział w Zawodach Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK o tytuł Mistrza Walki. Startował wtedy w kluczu myśliwskim kpt. pil. Jana Woźniaka. Wówczas to klucz ten zajął pierwsze miejsce w klasyfikacji zespołowej zawodów.

W roku ubiegłym postanowił wypróbować po raz drugi swoje umiejętności pilota myśliwskiego, ale w klasyfikacji indywidualnej.

*

Potężny silnik odrzutowy ciągnął niemal pionowo samolot naddźwiękowy ku stratosferze. MiG-21 pędził jak rakieta wystrzelona z wyrzutni. Tylko czerwony język ognia wydostający się z dyszy świadczył, że pilotowi bardzo się spieszyło. Siedzący w kabinie por. pil. Czesław Rejman leciał na przechwycenie i zniszczenie celu powietrznego.

Tymczasem nawigator naprowadzania, chor. Stanisław Bińczyk, obserwował uważnie cel na ekranie. Mały świetlisty punkcik przesuwał się na prawo. Był to obcy samolot, na którego spotkanie wystartował por. Rejman. Nawigator naprowadzania, patrząc uważnie na ekran radiolokatora, zastanawiał się nad ewentualnymi manewrami celu powietrznego. Mijały sekundy.

Por. Rejman miał pełne zaufanie do chor. Bińczyka, który cieszył się w pułku wysokimi umiejętnościami nawigatorskimi. Cechowała go pewność i zdecydowanie, a nade wszystko niezawodność w naprowadzaniu pojedynczego samolotu bądź klucza myśliwskiego. Zaprzyjaźnili się i przeprowadzili wiele trudnych ćwiczeń.

— Kurs 130, prędkość 1000 — powiedział wolno chor. Bińczyk.

— Zrozumiałem — odrzekł por. Rejman.

Cel powietrzny zwiększył prędkość lotu. Komplikowało to trochę koncepcję nawigatorowi, jaką zamierzał przyjąć w naprowadzeniu por. Rejmana. Cel, ku któremu zmierzał pilot, ciągle zwiększał predkość. Zapewne cel powietrzny zorientował się o grożącym mu niebezpieczeństwie. Chor. Bińczyk wybrał inne rozwiązanie.

— Kurs 100, prędkość bez zmian.

— Wykonuję.

W głosie nawigatora naprowadzania por. Rejman nie odczuł zdenerwowania. Z informacji, jakie od niego otrzymywał, zorientował się, że cel powietrzny, który ma przechwycić i stoczyć z nim walkę, próbuje mu się wymknąć.

— Kurs zero 50, w lewo, prędkość 1400.

— Zrozumiałem.

Pilot szybko pojął zamiar nawigatora. Bardzo dokładnie wykonywał polecenie chor. Bińczyka, ponieważ od każdego z nich zależało pomyślne wykonanie zadania. Znalazł się w tylnej półsferze celu.

Mały punkcik na ekranie radiolokatora, oznaczający samolot por. Rejmana, lecący po krzywiźnie, zbliżał się do celu powietrznego, który nie spodziewał się ataku.

— Kurs ten sam, prędkość 1500.

— Wykonuję.

— Uwaga, cel przed tobą.

Por. Rejman uważnie obserwował przestrzeń powietrzną. Słońce świeciło mu w plecy. Mógł lepiej skoncentrować się na wypatrywaniu przeciwnika. Wreszcie zobaczył cel, który powiększał się, rósł w źrenicach.

— Cel przede mną, odległość osiem.

— Widzę was obu dobrze.

Chor. Bińczyk obserwował ekran radiolokatora i czekał. Był czujny, ale nie przewidywał żadnych niespodzianek. Wiedział, że za chwilę będzie po wszystkim. Znał umiejętności pilota.

— Cel przede mną, atakuję — powiedział por. Rejman.

— Zezwalam. W celowniku powiększał się samolot przeciwnika (cel powietrzny). Pilot już mógł wykonać zdjęcia, ale doszedł do wniosku, że może jeszcze zmniejszyć odległość dzielącą go od celu powietrznego. Wreszcie zdecydował się. Samolot przeciwnika znalazł się idealnie w celowniku, iż postanowił nacisnąć spust fotokarabinu. Jego atak trwał dwie sekundy. W tym czasie kamera fotokarabinu wykonała szesnaście klatek zdjęć.

— Atak zakończony — zakomunikował por. Rejman.

Chor. Bińczyk był zadowolony. Wszystko obserwował na ekranie. Oba samoloty jakby się zetknęły, a następnie rozdzieliły.

Po kilku minutach pilot lądował na lotnisku.

*

Ten zaledwie kilkuminutowy fragment z życiorysu por. Rejmana dotyczy jednej konkurencji Zawodów Lotnictwa Myśliwskiego Wojsk OPK o tytuł Mistrza Walki w 1975 r., w której zajął pierwsze miejsce. W pozostałych sześciu konkurencjach także odniósł pełny sukces. M. in. otrzymał zadanie zniszczenia celów naziemnych między godziną 7.00 a 7.15. Nad poligon przyleciał z dokładnością sekundową i celnym ogniem ostrzelał wraki starych czołgów, wozów bojowych i dział. W tej nietypowej dla lotnictwa myśliwskiego konkurencji zdobył najwięcej punktów. Brano pod uwagę punktualność ataku oraz jego skuteczność. W innej konkurencji okazał się nie lada zwiadowcą. Uzyskał najlepsze wyniki z rozpoznania powietrznego. W określonym rejonie na małej wysokości należało znaleźć zamaskowany sprzęt bojowy. W krótkim czasie odszukał ukryte stanowiska rakiet, po ich wykryciu wykonał manewr taktyczny oraz przekazał szczegółowe informacje na ten temat drogą radiową. Zarówno ocena członków komisji obserwujących rozpoznanie por. Rejmana z ziemi, jak i tych, którzy przyjmowali jego relacje i oglądali mapę, a następnie czytali meldunek po zakończonym locie były jednoznaczne: przyznano mu najwyższe noty punktowe.

W sześciu konkurencjach zwyciężył zdecydowanie, w siódmej tak zwanej teoretycznej, zajął drugie miejsce z minimalną różnicą punktów do pierwszego. Ogółem uzyskał ponad siedemset punktów przewagi nad pilotem zajmującym drugie miejsce. Był to wspaniały sukces zarówno jego, jak i nawigatora naprowadzania oraz całego wieloosobowego zespołu inżynieryjno-technicznego.

Zdobył tytuł Mistrza Walki Powietrznej na rok 1975. Po pewnym czasie awansowany został do stopnia kapitana pilota.

*

Kpt. pil. Czesław Rejman, laureat naszego honorowego wyróżnienia roku 1975 „Błękitne Skrzydła" odwiedził redakcję „Skrzydlatej Polski". Jest mężczyzną średniego wzrostu, szczupły, o pogodnym usposobieniu. Ogółem wylatał 1300 godzin, w tym ponad 600 na samolotach naddźwiękowych. Ma żonę Barbarę i syna Piotra, uczęszczającego do IV klasy szkoły podstawowej. Interesuje się fotografiką, pasjonuje go lektura ciekawych książek. Jest czytelnikiem naszego tygodnika. Wysoko ocenia cykle historyczne publikowane na łamach „Skrzydlatej. Na zakończenie rozmowy — w odpowiedzi na nasze życzenia z okazji zbliżającego się Święta Lotnictwa — powiedział, iż w lataniu, o którym marzył, znalazł to czego szukał w życiu: codzienną radość i zadowolenie.

TADEUSZ MALINOWSKI

NOWE

EKSPONATY

Śmigłowiec SM-2. Pierwszy prototyp zmodyfikowanego śmigłowca SM-1. Zdjęcie: Wacław Hołyś

Opublikowany na łamach „Skrzydlatej Polski" w roku 1974 Przewodnik po Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie przedstawiał obok krótkiej historii powstania i rozwoju tej placówki kompleksową monografię zbiorów lotniczych. Minione dwa lata pozwoliły na wzbogacenie zbiorów tego muzeum o dalsze dziesięć cennych eksponatów. Obecna publikacja stanowi wyłącznie uzupełnienie opisu nowości pozyskanych dla muzeum w okresie 1975—1976. Kolekcję krakowskiego muzeum wzbogaciły w tym okresie trzy śmigłowce, pięć samolotów, jeden szybowiec oraz jedna kopia samolotu amatorskiego okresu międzywojennego.

Wśród trzech pierwszych szczególnie cennym nabytkiem jest prototyp śmigłowca SM-2, stanowiący udoskonaloną odmianę licencyjnie budowanego w Świdniku SM-1. Odmiana ta powstała w 1957 r., a od 1960 śmigłowiec ten był produkowany seryjnie. Z uwagi na powiększone wymiary kabiny, mieszczącej 5 osób z możliwością umieszczenia noszy, śmigłowiec używany był w lotnictwie sanitarnym oraz stanowił wyposażenie lotnictwa wojskowego, wypełniając zadania patrolowo-łącznikowe, dźwigowe oraz ratownicze w lotnictwie morskim. Prototypowy egzemplarz tego śmigłowca oznaczony jest rejestracją SP-SAP.

Pozostałe dwa śmigłowce są odmianami typu SM-1. Pierwszy z rejestracją SP-SXD pełnił służbę w lotnictwie sanitarnym, drugi ze znakami wojskowymi i numerem taktycznym „23" jest odmianą śmigłowca łącznikowego.

Kolejnym cennym eksponatem muzeum stał się prototyp pierwszego całkowicie polskiej konstrukcji, samolotu odrzutowego TS-11 „ISKRA". Egzemplarz znajdujący się w muzeum jest czwartym prototypem w barwach lotnictwa wojskowego i oznaczony jest numerem „04". Samolot ten eksponowany jest ze zdjętym pokryciem boku kadłuba, umożliwiającym dokładne zapoznanie się z konstrukcją wnętrza. Samolot TS-11 „ISKRA" jest dwumiejscowym samolotem szkolno-treningowym o napędzie odrzutowym. Pierwszy prototyp „Iskry" oblatany został w roku 1960 i od chwili rozpoczęcia produkcji seryjnej stanowi wyposażenie lotnictwa wojskowego.

Do kolekcji doszły również dwa samoloty konstrukcji czechosłowackiej, a mianowicie Zlin Z-26 „TRENER" i L-60 „BRIGADYR". Pierwszy używany był w Polsce od 1951 r. w dużych ilościach jako samolot szkolno-treningowy aeroklubów. Egzemplarz muzealny nosi znaki SP-ARM. Należy tu podkreślić, że samoloty te były eksploatowane ponad 20 lat, a kilkanaście z nich po dokonaniu modyfikacji służyło jako samoloty akrobacyjne.

Samolot L-60 „BRIGADYR" jest samolotem wielozadaniowym. W Polsce używany był w kilku egzemplarzach przez lotnictwo sanitarne od roku 1957. Krakowski eksponat jest pierwszym dostarczonym do Polski, zarejestrowanym pod znakami SP-FXA.

Serię nowości muzeum uzupełniają dwa samoloty szkolno-treningowe Jakowlew Jak-18 z rejestracjami SP-AOU i SP-APR.

Obok wymienionych samolotów zbiory muzeum wzbogaciły się o prototypowy egzemplarz szybowca szkolno-treningowego SZD-15 „SROKA". Prototyp powstał w 1956 r., a szybowce seryjne stanowiły przez szereg lat wyposażenie aeroklubów regionalnych.

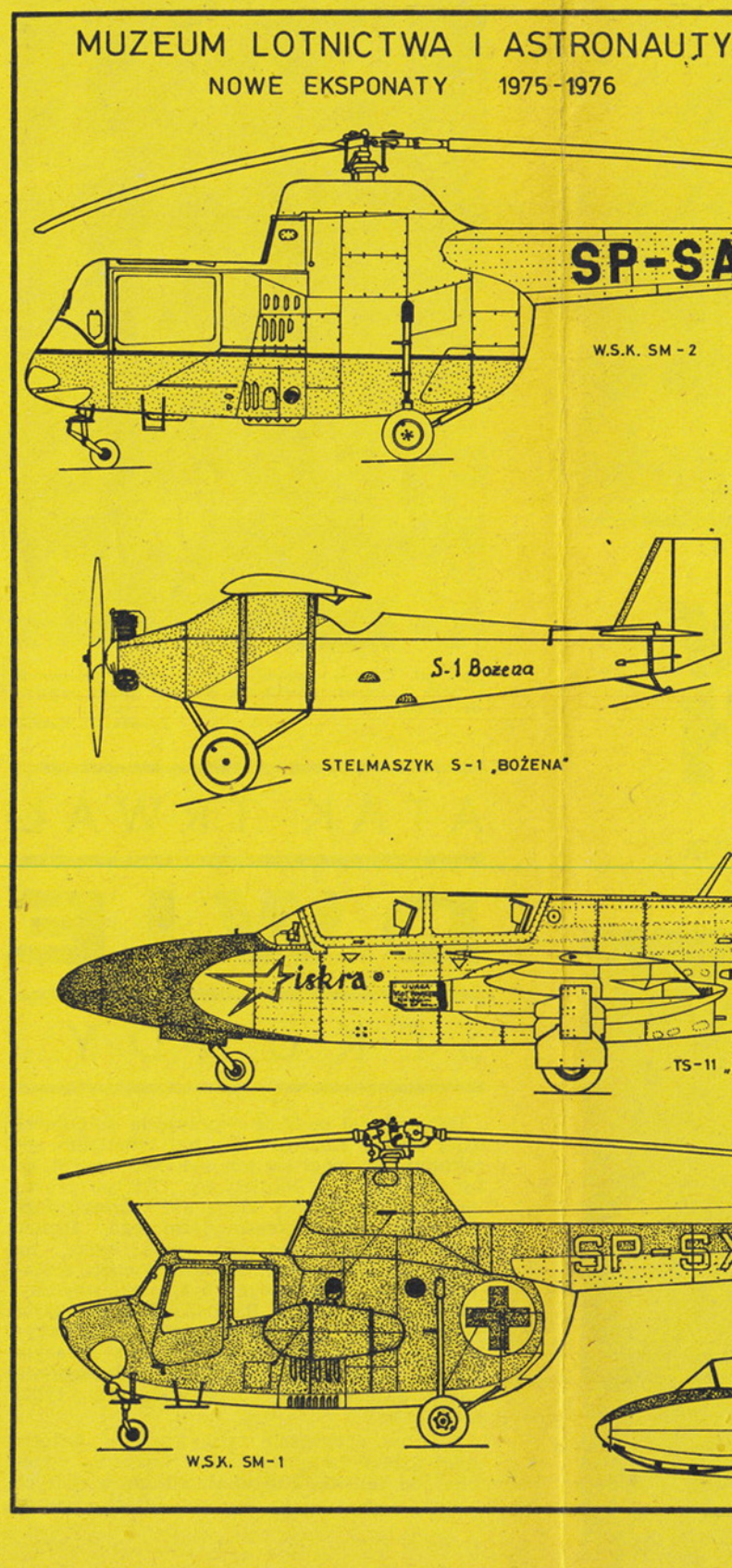
Oddzielnego omówienia wymaga ostatni nowy eksponat, jakim jest kopia międzywojennego samolotu amatorskiego S-1 „BOŻENA". Samolot ten został skonstruowany i zbudowany w roku 1928 przez inż. Władysława Stelmaszyka. Oblatany z silnikiem trzycylindrowym Anzani o mocy 35 KM w grudniu 1928 r. Oblatujący samolot, pilot Józefat Skrzypek ocenił samolot jako łatwy w pilotażu.

Przed kilku laty konstruktor tego samolotu inż. Władysław Stelmaszyk rozpoczął budowę kopii i po jej zakończeniu przekazał ją do Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie. Kopia wykonana została z dużą wiernością z wyjątkiem silnika, który zastąpiony został przez silnik M-11 D po dokonaniu likwidacji dwóch z pięciu cylindrów. Szkoda, że nie zamontowano w samolocie jednego z posiadanych w muzeum silników trzycylindrowych.

Wypada jednak wyróżnić ideę budowania kopii samolotów historycznych, tak bardzo popularną w wielu krajach, u nas stawiającą dopiero swe pierwsze kroki. Może ten, będący już czwartą kopią znajdującą się w muzeum, przyczyni się do spopularyzowania budowy dalszych samolotów — eksponatów dla muzeum.

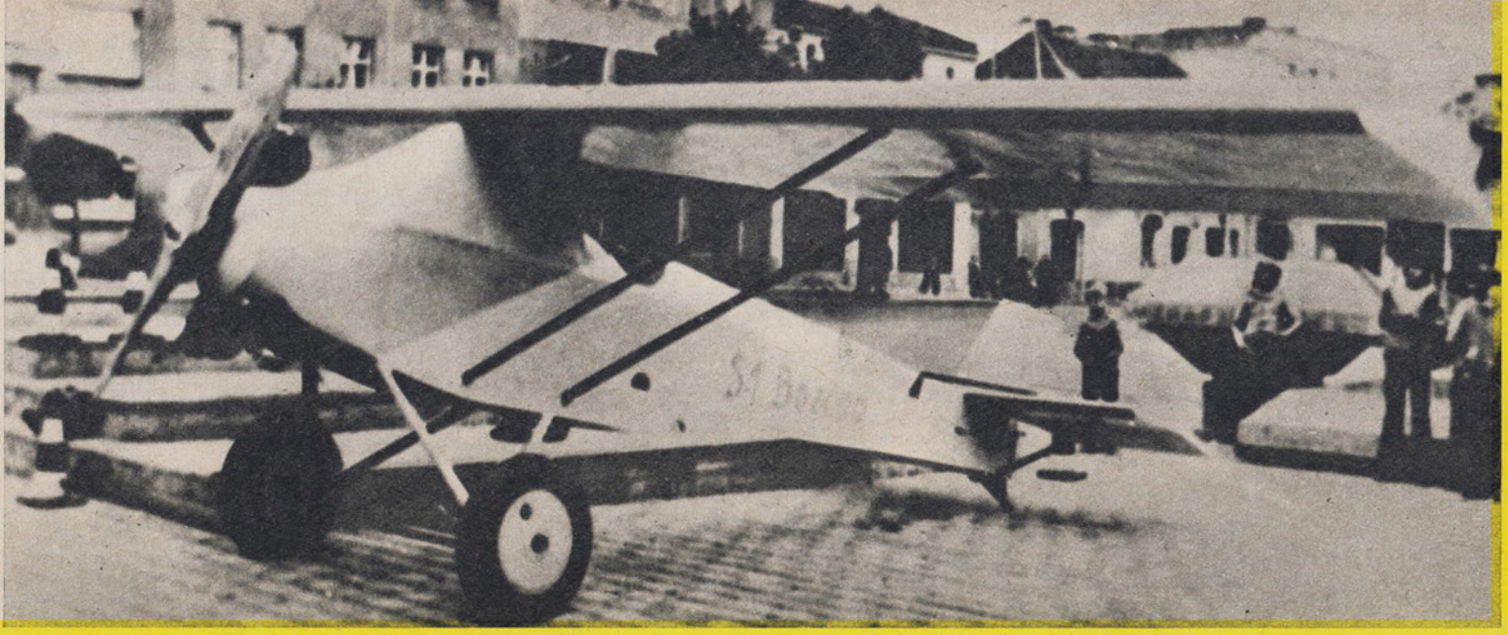
W tym momencie aż trudno nie pomyśleć co by było, gdyby tak przy udziale społecznym wyremontować znajdujący się w muzeum samolot RWD-21.

MARIAN KRZYŻAN



SAMOLOTY I SZYBOWCE MUZEUM LOTNICTWA W KRAKOWIE

TYP	SILNIK		WYMIARY				CIĘŻARY		OSIĄGI				
	TYP	MOC KM	Rozp. m.	Dług. m.	Wys. m.	P.nośna m2	Własny kg	Całk. kg	Vmax km/h	Vprzel km/h	Vlad km/h	Pułap m.	Zasięg km.
JAKOWLEW Jak-18	M-11FR	160	10.60	8.03	3.10	17.0	816	1100	248	215	85	4000	1010
L-60 „BRIGADYR"	PRAGA „DORIS" B	220	13.96	8.54	2.72	24.3	955	1414	193	175	52	4500	700
S-1 „BOŻENA"	M-11D /mod./	–	8.40	6.40	2.10	12.4	180	310	135		55		
WSK SM-1	LIT-3	575	14.50	12.00	3.30	-	1865	2470	170	130		3000	385
WSK SM-2	LIT-3	575	14.33	12.08	3.30	-	1925	2550	170	130		3500	300
TS-11 „ISKRA"	SO-3	1000	10.10	11.20	3.30	17.5	2450	3660	720	600	140	12500	1000
ZLIN Z-26 „TRENER"	WALTER „MINOR" 4-III	105	10.26	7.49	2.06	14.6	505	750	210	185	74	4800	600
S.Z.D.-15 „SROKA"	-	-	1450	6.90	1.50	14.5	170	270	dosk. 1:19 ; V_{opad} 0.68 m/sek				



Rekonstrukcja międzywojennego samolotu amatorskiego, wykonana przez konstruktora samolotu, inż. W. Stelmaszyka. **Zdjęcie: W. Stelmaszyk**

KI - KRAKÓW

PODZIAŁKA

0 1 2 3 4 5 m.

SP-ARM

ZLIN Z-26 „TRENER"

W.S.K. SM-1

SP-FXA

AERO L-60 „BRIGADYR"

ISKRA"

SP-1598

S.Z.D.-15 „SROKA"

SP-AOU

JAKOWLEW JAK-18

MARIAN KRZYŻAN 1976

1

2

3

wśród lotników RUMUŃSKICH

KORESPONDENCJA WŁASNA

4

5

1. Lotnisko Aeroklubu Ploesti. Na pierwszym planie samoloty wielozadaniowe produkcji rumuńskiej IAR-817.

2. Transkontynentalny Il-62 Rumuńskich Linii Lotniczych TAROM na lotnisku międzynarodowym Bukaresztu–Otopeni.

3. Dziennikarze polscy, red. Tadeusz Chwalczyk (z lewej) i red. Mieczysław Kowalski (z prawej) rozmawiają z kierownikiem Aeroklubu Brasov, inż. Nicolae Contu (w środku).

4. Śmigłowiec konstrukcji francuskiej (Alouette) przystosowany w zależności od potrzeby do usług rolniczych lub sanitarnych.

5. Pomnik lotników w Bukareszcie (z napisem: Bohaterom Lotnictwa) budzi duże zainteresowanie przyjeżdżających z zagranicy.

Nie ukrywam, że do Rumunii leciałem z dużym zainteresowaniem i to z dwóch powodów: zapoznania się, na ile to będzie możliwe, z tamtejszym lotnictwem cywilnym; po wtóre zobaczenia kraju, który w ostatnich latach uczynił ogromny postęp w wielu dziedzinach gospodarki narodowej. Zarówno mój wyjazd jak i dwóch dziennikarzy, członków Klubu Publicystów Lotniczych — red. Tadeusza Chwałczyka z Lublina oraz red. Mieczysława Kowalskiego z Bydgoszczy — był możliwy dzięki inicjatywie Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, który utrzymuje stałe kontakty ze Związkiem Dziennikarzy Rumuńskich.

Korespondencja obecna ukazuje się w przeddzień święta narodowego Socjalistycznej Republiki Rumunii — 23 sierpnia. W tym miejscu wypada przypomnieć, że tego dnia w 1944 r. w Bukareszcie wybuchło narodowe powstanie antyfaszystowskie. Wojska rumuńskie wsparte oddziałami sformowanymi z ochotników wystąpiły zbrojnie przeciwko Niemcom. Powstanie przygotowane zostało przez Komitet Wojskowo-Rewolucyjny. Obalony został rząd marszałka Antonescu a on sam aresztowany. 24 sierpnia 1944 r. Rumunia wypowiedziała wojnę Niemcom hitlerowskim i ich sojusznikom oraz zaangażowała swoje siły w działaniach wojennych u boku Radzieckich Sił Zbrojnych.

Lotnicze tradycje Rumunii sięgają początkowych lat naszego stulecia — powstania pierwszych udanych konstrukcji samolotów. Zasługa to przede wszystkim trzech pionierów rumuńskich, których nazwiska zdobyły rozgłos światowy. Są to:: Henri Coanda, Aurel Vlaicu i Traian Vuia. Miałem okazję zwiedzić muzeum Akademii Rumuńskiej, całkowicie poświęcone działalności naukowo-technicznej Henri Coanda. Najwięcej eksponatów, a jest ich dużo, dotyczyło konstrukcji lotniczych. Nic w tym dziwnego. Coanda jako pierwszy na świecie zbudował samolot wyposażony w turbinowy silnik odrzutowy. Samolot ten wystawiony był w 1910 r. na Salonie Lotniczym w Paryżu. Dość dokładny model tego samolotu można obejrzeć we wspomnianym muzeum. Oglądane eksponaty, wykonano bardzo starannie i estetycznie, a niektóre z dokładnością zegarmistrzowską, budzą zaufanie u zwiedzającego.

W Centralnym Muzeum Wojska natomiast, oryginalnym i nowoczesnym pod względem koncepcji architektonicznej, wystawione są m. in. eksponaty dotyczące działalności pionierskiej w lotnictwie Traiana Vuia i Aurela Vlaicu. Ponadto wiele eksponatów związanych jest z rozwojem rumuńskiego lotnictwa wojskowego — od początków do chwili obecnej.

Otóż Traian Vuia, z wykształcenia prawnik, zbudował we Francji oryginalną maszynę latającą, która była połączeniem samochodu i samolotu. Ta oryginalna maszyna, która obecnie znajduje się w Muzeum Lotnictwa w Paryżu wykonała w 1906 r. kilka wzlotów. Do interesujących należy naturalnej wielkości kopia samolotu, który zbudował Aurel Vlaicu. Zaprojektował on kilka konstrukcji lotniczych, brał udział w zawodach lotniczych. Zginął w czasie przelotu przez Karpaty.

Ponadto godne odnotowania są nazwiska sławnych lotników. Mam na myśli: Gheorghe Caranda, Mircea Zorileanu i Gheorghe Banculescu. Na przykład Mircea Zorileanu, piękna postać lotnika i patrioty okresu lat dwudziestych. W Bukareszcie ma on interesujący w swej kompozycji pomnik. Jego imię nosi Aeroklub Brasov. W czasie spotkania w tym aeroklubie rozmawialiśmy o początkach lotnictwa w tym mieście, jego tradycjach i osiągnięciach współczesnych.

W tym miejscu chciałbym wspomnieć, że moje kontakty z lotnikami rumuńskimi datują się od 1954 r., kiedy to jako przedstawiciel „Skrzydlatej", pracując w biurze prasowym Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie, a następnie Szybowcowych Mistrzostw Świata w 1958 r. miałem okazję poznać ludzi lotnictwa rumuńskiego. Oczywiście najmilej zawsze wspominam Mircea Finescu. Szczęśliwym zbiegiem okoliczności spotkałem go właśnie w Brasov, gdzie pracuje jako pilot doświadczalny. Nasze spotkanie było bardzo serdeczne i miało ciekawy przebieg.

Na lotnisku Gimbav spotkałem znanych mi skoczków spadochronowych Rumunii i NRD. Tam właśnie sportowcy spadochronowi tych dwóch krajów prowadzili wspólny trening przed zawodami międzynarodowymi krajów socjalistycznych w Bułgarii. Oczywiście nie obeszło się bez rozmowy z kierownikami obu przygotowujących się ekip, których już wcześniej poznałem na różnego rodzaju zawodach i mistrzostwach świata.

Aerokluby w Brasov i Ploesti, które odwiedziła grupa polskich dziennikarzy, nie ustępują naszym większym klubom wojewódzkim. Dysponują nowoczesnymi zabudowaniami lotniskowymi, których wyposażenia nie powstydziłby się niejeden aeroklub regionalny w Polsce.

W siedzibach aeroklubów rumuńskich odczuwa się dużą dbałość dla rodzimych tradycji lotniczych. Można nie tylko zobaczyć portrety sławnych pilotów ale i zapoznać się z ich osiągnięciami sportowymi. Obok zdjęć lotników wykonane są trasy przelotów rekordowych, krótkie opisy, a także bliższe szczegóły biograficzne.

Młodzież przychodząca do klubu lub zwiedzająca lotnisko zapoznaje się na miejscu z tradycjami lotniczymi i osiągnięciami sportowymi pilotów i skoczków spadochronowych. Jest to ciekawa forma wizualnego przyswajania sobie historii lotnictwa własnego kraju.

W czasie spotkania w Aeroklubie Ploesti, który ma piękne sukcesy w akrobacji samolotowej, opowiedziano nam o działalności klubu oraz o jego zamierzeniach na przyszłość. Wspomniano też o młodzieży interesującej się lotnictwem. Po spotkaniu w siedzibie kierownictwa aeroklubu miałem okazję zwiedzić internat, który zajmowały lotniczki. To nie pomyłka, same dziewczęta. Niektóre z nich pozowały nawet do wspólnego zdjęcia. W przyszłości będą latały w lotnictwie sportowym i usługowym. W rozmowie z nami powiedziały natomiast, że są bardzo zadowolone z możliwości latania, a przede wszystkim z przyszłej pracy zawodowej w lotnictwie. Gdy spytałem jedną z nich, czy nie uważa swej przyszłej pracy za ciężką, a może nawet ponad siły przy jej drobnej budowie, odpowiedziała uśmiechem i zaprzeczyła głową: „Ale skądże, od dawna marzyłam o lataniu i za nic bym się nie zgodziła, by z niego zrezygnować". Zaimponowała mi ta młoda lotniczka. Zresztą w myśli przyznałem jej całkowitą rację.

Duże zainteresowanie wzbudziło nasze spotkanie z przedstawicielami Federacji Lotniczej Rumunii. Reprezentował ją sekretarz generalny federacji płk pil. Aurel Coloianu oraz najbliżsi współpracownicy. Aktualnie w Rumunii pracuje 15 aeroklubów regionalnych, przy czym do grupy najlepszych zaliczane są Brasow i Ploesti, a więc te, które mieliśmy okazję odwiedzić. Działalność aeroklubów w Rumunii zbliżona jest do naszych, pewne różnice polegają na odmiennym nieco programie szkolenia jak i użytkowanym sprzęcie.

Odwiedziliśmy również Linie Lotnicze Rumunii TAROM, a także zwiedziliśmy Międzynarodowy Port Lotniczy Bukaresztu — Otopeni. Ze spotkania z lotnikami komunikacyjnymi wynieśliśmy przekonanie, że rumuńska komunikacja lotnicza przygotowuje się do ogromnego skoku. W najbliższym pięcioleciu bowiem chce ona podwoić swą działalność usługową. Jest to zamierzenie ambitne i wielce obiecujące.

Nie sposób pominąć naszych odwiedzin Wydziału Lotniczego Politechniki w Bukareszcie. Nasza rozmowa z dziekanem tego wydziału, jak i jego pracownikami naukowymi należała do bardzo interesujących. Mile wspominam to spotkanie, ponieważ zwróciło ono uwagę na ogromną troskę, jaką przykłada państwo do rozwoju lotnictwa, a szczególnie przygotowania dla gospodarki narodowej inżynierów lotniczych. Nie tylko bardzo owocna działalność tego wydziału, ale także jego rozbudowa i perspektywy, wzbudziły uznanie (i zazdrość także) dla inicjatyw pracowników naukowych Wydziału Lotniczego Politechniki w Bukareszcie. Wystarczy stwierdzić, iż na wydziale tym studiuje pięćset osób.

Nasze spotkania z lotnikami rumuńskimi okazały się więcej niż udane, aczkolwiek za krótkie aby poznać bliżej wiele ciekawych dla nas szczegółów z coraz bardziej rozwijającego się lotnictwa cywilnego Rumunii. Rozmach, bowiem, jaki zrobiła Rumunia w ostatnich latach, jest fascynujący dla wszystkich, którzy ją odwiedzają. Można być przekonanym, że i w lotnictwie te ambitne zamierzenia zostaną również dokonane.

Nasza podróż dziennikarska, w czasie której przejechaliśmy ponad 1200 km, zakończyła się tam skąd wzięła początek — w Bukareszcie. Wrażenia? Niezapomniane. Rumunia jest bowiem krajem szeroko otwartym dla turystów. Nie brak tutaj uroczych zakątków, malowniczych krajobrazów, wspaniałych zabytków, nie mówiąc już o współczesnych osiągnięciach. Urzekła mnie piękna architektura, wprost cudowne jak z bajki osiedla mieszkaniowe, dużo zieleni, kwiatów, spodobała troska pielęgnowania tradycji narodowych na przestrzeni wieków, począwszy od Daków, z kolei uprzejmość i gościnność i wiele innych.

W Bukareszcie mieliśmy okazję zwiedzić i obejrzeć pomniki i monumenty lotnicze, wiele akcentów związanych z lotnictwem w muzeach. Podobnie jak w Warszawie, również i w stolicy Rumunii widzieliśmy wiele ulic o nazwach lotniczych.

Nie zabrakło także spotkań dziennikarskich, w czasie których omawialiśmy m. in. sprawy lotnicze i związane z lotnictwem.

Na każdym kroku przyjmowano nas bardzo gościnnie i serdecznie. W czasie spotkań żywo interesowano się lotnictwem w Polsce, pytano o pilotów i skoczków spadochronowych, o ich osiągnięcia sportowe. Miło nam było usłyszeć wiele ciepłych słów o sportowcach polskich, głównie szybownikach, którzy przebywali w Rumunii.

Wreszcie kilka słów o sprzęcie lotniczym, zakupionym w Polsce i użytkowanym w Rumunii. Cieszy się tutaj bardzo dobrą opinią. Piloci rumuńscy chwalą nasze „Wilgi", na których latają z dużą satysfakcją. O samoloty te bardzo dbają; mimo upływu wielu lat od ich zakupienia, wyglądają jak nowe. Przykłada się tutaj troskę o sprzęt, jego użytkowanie, przechowywanie, zabezpieczenie przed wpływem zmiennych warunków atmosferycznych. Dobrą opinią cieszą się w Rumunii polskie szybowce, a Szybowcowe Zakłady Doświadczalne w Bielsku-Białej mają tutaj dobrą markę.

Jest wiele sympatii w Rumunii dla polskiego lotnictwa, jego ludzi i przemysłu lotniczego, dla polskiej nauki. Jest klimat do nawiązania szerszych niż do tej pory sportowych kontaktów, wymiany doświadczeń, do wspólnych treningów we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego. Ale nie tylko sportu lotniczego, także w innych dziedzinach lotnictwa cywilnego.

Odlatując z Rumunii wywiozłem przekonanie, że lotnicy polscy i rumuńscy mogą w wielu dziedzinach rozwinąć współpracę i wiele od siebie się nauczyć. Wymiana bezdewizowa między naszymi krajami na polu lotniczym może być równie owocna jak w innych dziedzinach gospodarki czy kultury.

Tekst i zdjęcia: TADEUSZ MALINOWSKI

JANINA BORKOWSKA

pierwsza w Polsce kobieta, która wykonała 2000 skoków

Ma... lat, ale to nieważne ile. Jest młoda, ma wysportowaną, kobiecą sylwetkę, dużo wdzięku i temperamentu. Jest towarzyska i koleżeńska, no i... odważna, bo spadochroniarzy cechuje przede wszystkim odwaga. Jeszcze dwa lata temu występowała pod nazwiskiem Zwierzchowska, a po wyjściu za mąż przyjęła nazwisko współmałżonka i obecnie nazywa się Borkowska. Jest mgr. inż. ekonomii i pracuje w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Należy do Aeroklubu Wrocławskiego, w którym w 1964 r. wyszkoliła się na skoczka spadochronowego. Swym barwom klubowym pozostała wierna po dzień dzisiejszy.

5 czerwca 1976 r. wykonała w Nowym Targu, jako pierwsza polska spadochroniarka, 2000 skok ze spadochronem. Ma I klasę skoczka. W swej bogatej karierze sportowej startowała w wielu zawodach krajowych, międzynarodowych i mistrzostwach świata, uzyskując liczne sukcesy. Czterokrotnie brała udział w mistrzostwach świata: 1968 r. w Austrii, 1970 w Jugosławii, 1972 w USA i 1974 na Węgrzech, gdzie była członkiem drużyny kobiecej, która zdobyła srebrne medale za 2 miejsce w ogólnej klasyfikacji drużynowej kobiet. Trudno wyliczyć wszystkie imprezy, zajęte miejsca i sukcesy. Wspomnieć jednak trzeba, że dwukrotnie była mistrzynią Polski (1973 i 1975).

2000 skok wykonała Janina Borkowska na początku czerwca, ale okazja do związanej z jubileuszem rozmowy nadarzyła się dopiero w końcu czerwca, na zawodach krajów socjalistycznych w Bułgarii, kiedy pani Janina miała już na koncie 2 052 skoki.

— Co skłoniło Panią do uprawiania sportu spadochronowego? — pytam naszą czołową spadochroniarkę.

— Trudno na to jednoznacznie odpowiedzieć. W wyborze tego pięknego sportu pomógł mi raczej przypadek. W wieku 16 lat chciałam uprawiać jakiś ładny sport, taki w którym mogłabym się sprawdzić, który by mnie urzekał i dawał mnóstwo satysfakcji. Nie byłam jakoś zdecydowana, co wybrać. Któregoś dnia poniosło mnie niespodziewanie na lotnisko Aeroklubu Wrocławskiego. Tam się zdecydowałam — zapragnęłam latać; wszak od wieków ludzie zazdrościli ptakom, a ja wtedy zaczęłam zazdrościć tym ludziom, którzy latają w aeroklubie.

— I tak się zaczęło?

— Niezupełnie. Droga do latania okazała się dla mnie — podobnie jak i dla innych dziewcząt — odcięta, ponieważ w aeroklubie nie chciano wówczas szkolić dziewcząt w pilotażu szybowcowym i samolotowym. Kobiety przyjmowano jedynie na szkolenie spadochronowe, więc zapisałam się do Sekcji Spadochronowej w Aeroklubie Wrocławskim i... zostałam skoczkiem.

— Utalentowanym, jak wynika to z Pani bogatego dorobku sportowego i sukcesów w imprezach krajowych i międzynarodowych. Czymże więc jest dla Pani spadochroniarstwo, wszak uprawia Pani ten piękny sport już 13 rok, co on Pani daje?

— O! Bardzo wiele! Jest to ucieczka od jakiejś szarzyzny życia, zmartwień, kłopotów i problemów. W czasie skoku, przez moment, można się poczuć kimś innym, a może właśnie sobą. Człowiek się sprawdza. To, nas — skoczków spadochronowych — różni od innych, od przeciętności. Jest w tym sporcie ogromny ładunek emocji, daje on zarazem bardzo dużo satysfakcji, na przykład, jeżeli uzyskuje się dobry wynik na zawodach, mistrzostwach. Skoki spadochronowe mają swój niezaprzeczalny urok, są takie piękne. Kiedy jest się na przykład po wyskoku na zejściu, w powietrzu, zaczyna się taka luźna gonitwa — bez obciążenia psychicznego. I, to jest chyba to, co urzeka w spadochroniarstwie.

— W swej karierze wyczynowej i zawodniczej miała Pani niewątpliwie dużo ciekawych przeżyć. Które z nich było najważniejsze?

— Jeżeli ma się na koncie już 2 000 skoków, to trudno obecnie któryś z nich wyróżnić. Na przestrzeni lat miałam wiele skoków szczególnych, wyjątkowych i trudnych, bo w poszczególnych okresach czasu różne rzeczy są ważne i się liczą. Musiałabym się dobrze zastanowić i długo pomyśleć, które z moich przeżyć spadochronowych było największe, ale nie mamy teraz na to czasu.

— Ale ten 2 000 skok, który wykonała Pani 5 czerwca br. na obozie treningowym w Nowym Targu — był chyba najmilszy?

— O, tak! Skakałam wtedy z Wackiem Czyżem i Jasiem Boberem, z wysokości 1500 m. Spadochrony otworzyliśmy dość daleko od koła, nie mogliśmy do niego dolecieć. Opadając, patrzyłam z góry jak tłum koleżanek i kolegów z trenerem na czele biegli z kwiatami w stronę miejsca mego lądowania. To było bardzo przyjemne uczucie. Gratulacje, kwiaty i uściski, no i prezent — cepeliowska beczka (napełniona oczywiście), a potem specjalna impreza z racji jubileuszowego skoku — zabawa przy ognisku i wędzony baran. Otrzymałam również gratulacje od kierownictwa Aeroklubu PRL, z załącznikiem... 2 000 zł. Mój macierzysty Aeroklub Wrocławski nadesłał też telegram z gratulacjami. To był bardzo przyjemny dzień.

— Dwa lata temu wyszła Pani za mąż i zmieniła nazwisko ze Zwierzchowskiej na Borkowską. Jak mąż podchodzi do Pani ulubionego sportu?

— Mój mąż, podobnie jak i ja, pracuje w Jelczańskich Zakładach Samochodowych i podchodzi entuzjastycznie do spadochroniarstwa, bardzo się stara mi pomóc.

— Jak długo jeszcze ma Pani zamiar uprawiać sport spadochronowy?

— Jak mi się uda, jakieś dwa, może trzy lata. Trzeba podkreślić, że jest to ciężki sport, bardzo absorbujący, zwłaszcza na zawodach, wymaga dużej kondycji fizycznej i trzeba mieć żelazne zdrowie, żeby bez pomocy lekarskiej wytrzymać to przez tyle lat. Kiedy przestanę skakać, z moim aeroklubem, naturalnie, nie rozstanę się. Mam bardzo interesującą pracę zawodową i — mimo wszystko — chciałabym jeszcze trochę poskakać, ale... już nie wyczynowo i zawodniczo.

— Jak Pani ocenia teraz rozwój spadochroniarstwa kobiecego w Polsce?

— Sądzę, że obecnie prowadzony system obozów szkoleniowych powiększa stale liczbę spadochroniarek, wzrastać więc będzie zaplecze kadry narodowej o nowe, utalentowane zastępy dziewcząt, co pozwala rokować nadzieje, że polskie spadochroniarstwo kobiece sięgać będzie po coraz to nowe sukcesy na arenie międzynarodowej. Wszak tradycje mamy w tej dziedzinie bogate.

— Zatem, życzę dalszych sukcesów Pani i jej koleżankom. Dziękuję za rozmowę.

— Dziękuję również.

Rozmawiał: JERZY KONIECZNY

ZAPISKI Z DOLINY RÓŻ

ROZMAITOŚCI 4

KORESPONDENCJA WŁASNA Z BUŁGARII

Tekst i zdjęcia: JERZY R. KONIECZNY

SPADOCHRONIARZE ZSRR

Skoczkowie radzieccy byli w Kazanłyku klasą dla siebie, o czym świadczą zresztą ich wyniki na zawodach. Rozmawiałem na ten temat z trenerem ekipy ZSRR Wieczysławem Żarikowem, który przedstawił mi pokrótce swoich podopiecznych. Żarikow pełni funkcję trenera 6 lat, ale z obecnym zespołem kadry pracuje dopiero 3 lata. Spadochroniarstwo zaczął uprawiać w 1958 roku w aeroklubie woroszyłowgradzkim, obecnie ma na swym koncie 4 200 skoków ze spadochronem.

W skład reprezentacji ZSRR wchodzili:

Lena Marakuca, 25 lat, aeroklub Gomel, 2 160 skoków, startowała na UT-15. Zawody w Bułgarii były jej pierwszym występem w reprezentacji ZSRR. Zdaniem trenera, sprawdziła się, jest zawodniczką z perspektywą.

Natalia Siergiejewa, 30 lat, aeroklub w Moskwie, 3 630 skoków, startowała na UT-15, absolutna mistrzyni świata (Węgry 1974), doświadczona zawodniczka i, według trenera, w dobrej formie.

Aleksandra Szwaczko, 28 lat, aeroklub w Woroszyłowgradzie, 3 496 skoków, jedyna spośród zawodniczek radzieckich startowała na stratostarze. Zdaniem trenera, spełniła zadanie, zajęła 2 miejsce, ale nie opanowała w pełni nowego typu spadochronu, wykonując na nim przed zawodami 130 skoków. Musi jeszcze solidnie popracować, jak wykona na latającym skrzydle co najmniej 250 skoków — będzie bardzo dobra i w wysokiej formie.

Zinaida Kuricyna, 28 lat, aeroklub w Riazaniu, 2 801 skoków, startowała na UT-15, pierwszy raz w reprezentacji ZSRR. Zdaniem trenera, na zawodach wypadła bardzo dobrze, zajęła 1 miejsce (9 skoków i wszystkie centra).

Walentyna Zakoreckaja, 29 lat, aeroklub w Woroszyłowgradzie, 5 500 skoków, startowała na UT-15, w reprezentacji ZSRR była już kilka razy, ale miała przerwy w skokach i treningu. Zdaniem trenera, jest w formie.

Władimir Gurny, 35 lat, aeroklub w Mińsku, 5 251 skoków, startował na stratostarze, weteran w reprezentacji ZSRR, w której jest od 1964 r., absolutny mistrz Europy (Jugosławia 1975).

Grigorij Surabko, 25 lat, aeroklub w Czerniowcach (Ukraina), 2 500 skoków, startował na stratostarze, drugi raz w reprezentacji ZSRR; startował poza konkursem w mistrzostwach Europy (Jugosławia 1975) i uzyskał wynik lepszy od mistrza. Zdaniem trenera, na zawodach w Bułgarii potwierdził swą dobrą formę.

Władimir Czajka, 27 lat, aeroklub w Czerniowcach (Ukraina), 2 250 skoków, startował na stratostarze, drugi raz w reprezentacji ZSRR. Zdaniem trenera, wypadł w Bułgarii obiecująco.

Władimir Łukomskij, 28 lat, aeroklub Gomel, 2 730 skoków, startował na stratostarze. Zdaniem trenera, jest w dobrej formie.

Trener Żarikow powiedział mi, że obóz treningowy przed zawodami w Bułgarii nie był dla skoczków radzieckich zbyt udany ze względu na złe warunki atmosferyczne (deszcze), tak iż nie zrealizowano całkowicie programu, a zawodnicy wykonali jedynie po około 160 skoków każdy. Na moje pytanie, jaki będzie skład reprezentacji ZSRR na tegoroczne mistrzostwa świata w Rzymie, odpowiedział, że znany on będzie później, po sierpniowym obozie przygotowawczym. Równolegle z zawodami w Kazanłyku odbywały się mistrzostwa spadochronowe Francji, w których startowały na stratostarach 2 drużyny czołowych skoczków radzieckich. Wybór reprezentacji męskiej, podobnie jak kobiecej, dokonany zostanie spośród siedmiu członków kadry narodowej, mężczyzn i kobiet. Stratostary, na których startowali zawodnicy radzieccy w Bułgarii, zostały zakupione we Francji, ale została się z nich jedynie czasza i nazwa, ponieważ wszystko inne — jak poinformował mnie Żarikow — było własne.

Co sądzi trener radziecki o latających skrzydłach? Jest to obecnie najbardziej nowoczesny sprzęt, ale sprawdzić się on musi w praktyce. Nie wystarczy go mieć — trzeba przede wszystkim dobrze opanować ten typ spadochronu, a na to trzeba co najmniej 250 skoków na latającym skrzydle.

Jak ocenia Wieczysław Żarikow polskich skoczków? Stwierdza, że na zawodach w Bułgarii zaprezentowali dobry poziom, tak mężczyźni jak kobiety, czego dowodem drugie miejsce drużynowe mężczyzn i trzecie kobiet. Z Polaków najbardziej podobał się radzieckiemu trenerowi Janusz Mac, dobry w skokach celnościowych i w akrobacji, a z naszych pań — najwyżej ocenia Annę Kwaśnik. Zdaniem Żarikowa silnymi drużynami w Kazanłyku były także zespoły NRD i CSRS. Stosunkowo słabsze rezultaty ich skoczków na zawodach należy tłumaczyć niepełnym jeszcze opanowaniem nowych spadochronów typu latające skrzydło.

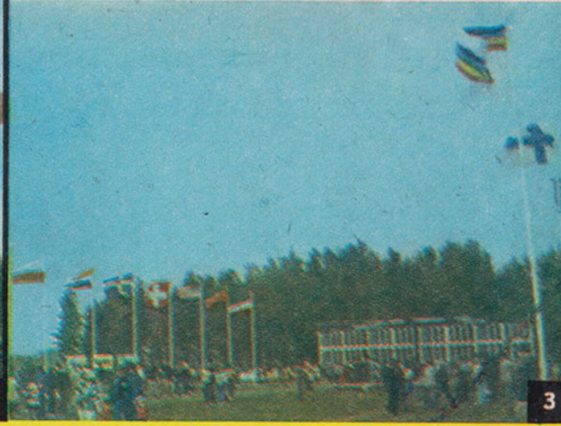
CIĄG DALSZY NASTĄPI

NA ZDJĘCIACH:

1. **Dwie czołowe polskie spadochroniarki, Janina Borkowska i Anna Kwaśnik, na lotnisku w Kazanłyku.**
2. **Zwycięskie drużyny kobiece w grupowych skokach celnościowych na zawodach w Kazanłyku. Od lewej zespoły: Węgier (2 miejsce), ZSRR (1 miejsce) i Bułgarii (3 miejsce).**
3. **Skok na spadochronie UT-15.**

1

2


3

MIĘDZY NIEBEM A WODĄ

Tadeusz Rejniak

4

KORESPONDENCJA WŁASNA Z FINLANDII

NADZIEJE NIE ZAWIODŁY

W dotychczasowych relacjach z Räyskäli dość obszernie potraktowałem dni poprzedzające mistrzostwa, nie szczędząc nawet szczegółów pozornie nie związanych z głównym zadaniem i celem ekipy, jakim jest ubieganie się o jak najlepsze wyniki sportowe. Sądzę jednak, że byłoby zubożeniem przekazywanej Czytelnikom informacji pominięcie tego wszystkiego, co składa się na klimat imprezy, na nastrój w ekipie i co moim zdaniem ma dość istotny wpływ na samopoczucie pilotów przed rozpoczęciem powietrznych bojów, a także w czasie ich trwania.

Było zawsze naszym, to znaczy całego zespołu ekipy staraniem, aby zawodnicy przystępowali do mistrzostw możliwie „na luzie", bez nadmiernych napięć i obciążeń wewnętrznych, jednym słowem w dobrej kondycji psychicznej. Czy to się zawsze udawało? — osobna sprawa. Najważniejsze, że od wielu już lat udaje się naszym reprezentantom utrzymywać w ścisłym gronie najlepszych szybowników świata, a wyniki uzyskane w Räyskäli są tego kolejnym dowodem.

Emocje przebiegu poszczególnych konkurencji i towarzyszących im różnych wydarzeń to temat obszerny, któremu, mam nadzieję, „Skrzydlata" nieraz jeszcze użyczy swych łamów. Żeby jednak nie zwlekać z tym co wieńczy dzieło, przyjrzyjmy się dzisiaj końcowym efektom rozegrania XV Szybowcowych Mistrzostw Świata.

W dniu ich otwarcia pod flagami narodowymi 26 krajów stanęło łącznie 85 zawodników, z których 39 reprezentowało klasę otwartą, a 46 klasę standard. Oficjalną uroczystość rozpoczęło odczytanie listu prezydenta Finlandii — Urho Kekkonena, pod którego wysokim patronatem odbywały się mistrzostwa. Po okolicznościowych słowach wygłoszonych przez nowego przewodniczącego Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI — Amerykanina Billa Iwensa, zabrał głos prezes Aeroklubu Finlandii, Aarmio Wihuri. W swym wystąpieniu sporo uwagi poświęcił warunkom termicznym Finlandii, określając ją jako północny raj szybownictwa. Następnie ustaloną formułą „niech zwycięzą najlepsi" dokonał oficjalnego otwarcia mistrzostw. Przy dźwiękach hymnu państwowego gospodarzy zostały podniesione: narodowa flaga organizatorów imprezy, flaga FAI oraz flaga Aeroklubu Finlandii po czym dokonano prezentacji uczestniczących w mistrzostwach ekip narodowych, wyczytując z imienia i nazwiska ich kierowników i zawodników.

Bezpośrednio po ceremonii nastąpiły pokazy lotnicze, w których ciche lotnictwo zaprezentowały jedynie ewolucje na szybowcach PIK-20 oraz grupowy skok 13 spadochroniarzy w większości posługujących się spadochronami typu latające skrzydło. Dominował na niebie jednak ryk silników samolotów wojskowych. Grupowe loty w szykach demonstrowały zespoły — dziewięciu samolotów „Saab Safir" i pięciu skośnoskrzydłych „Fouga Magister", a w indywidualnej akrobacji popisywały się „Mig-21" i deltowaty „Saab Draken". Ten ostatni latał rzeczywiście brawurowo, zamiatając skrzydłami po ziemi w ciasnych zakrętach na małej wysokości, szkoda tylko że jego pokaz zakłóciła burza. W tumanach kurzu, zanim ugasiła je ulewa, widzowie pierzchali pod dachy hangarów, z galopu podziwiając wyczyny „Drakena".

Niestety, deszcz w dniu otwarcia mistrzostw był zaledwie forpocztą tego, co przygotowała aura na czas ich trwania. W ciągu dwóch tygodni przewidzianych na przeprowadzenie zawodów pogoda nie wykazała żadnego respektu dla zapowiedzi „szybowcowego raju". Przy największych wysiłkach organizatorów, no i pilotów, udało się rozegrać 7 konkurencji w klasie otwartej i tylko 5 w klasie standard. W większości odbywały się one w trudnych lub bardzo trudnych warunkach — z szybowcowego punktu widzenia. Tym większe zatem zadowolenie sprawiły wyniki uzyskane przez naszych zawodników.

Szybowcowe mistrzostwa świata od zarania ich istnienia są rozgrywane jedynie w klasyfikacji indywidualnej, oficjalnie przeto największą wagę polskiego sukcesu w Räyskäli stanowią zdobyte tytuły wicemistrzowskie, a wraz z nimi srebrny medal Juliana Ziobry, brązowy Henryka Muszczyńskiego i czwarte miejsce Henryka Poźniaka. Nie od dzisiaj jednak trwają na międzynarodo-

DWUDZIESTU NAJLEPSZYCH KLASY STANDARD XV SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA — 1976

Klasyfikacja łączna		Pilot	Kraj	Konkurencja / Szybowiec	1		2		3	4/3		5/4		6/5		7
					△ 120 km		152,6 km		Odległość w ograniczonym rejonie			△ 393,1 km		△ 300 km		203,6 km
miejsce	pkt.				pkt.	m-ce	pkt.	m-ce		pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	
1.	4 056	I.Renner	Australia	PIK 20-B	476	17	1 000	1		977	4	780	7	823	2	
2.	4 048	G.Karlsson	Szwecja	PIK 20-B	564	2	857	6		932	11	891	1	804	4	
3.	3 924	G.Burton	W.Brytania	PIK 20-B	495	13	829	10		1 000	1	600	22	1 000	1	
4.	3 802	H.Poźniak	Polska	Jantar Stand.	490	15	795	15		935	10	839	2	743	20	
5.	3 735	T.Beltz	USA	PIK 20-B	497	11	855	8		866	25	808	3	710	31	
6.	3 647	G.Petroczy	Węgry	Jantar Stand.	506	7	739	26		927	12	780	7	694	34	
7.	3 642	L.Brigliadori	Włochy	Std-Cirrus 75	526	4	595	39		956	8	791	5	773	9	
8.	3 640	H.Reichmann	RFN	LS-1 f	418	25	812	13		975	5	707	16	728	25	
9.	3 634	S.Oye	Dania	Std-Cirrus 75	499	9	625	37	nie rozegrana	909	15	780	7	821	3	nie rozegrana
10.	3 503	H.Stouffs	Belgia	LS-1 f	496	12	656	36		880	24	707	16	764	13	
11.	3 443	M.Gatolin	Jugosławia	Std-Cirrus	483	16	716	34		729	36	780	7	735	22	
12.	3 415	R.Jones	W.Brytania	Std-Cirrus 75	420	24	780	18		965	6	465	27	776	8	
13.	3 378	A.Hämmerle	Austria	Std-Cirrus 75	181	28	768	21		882	23	753	15	793	7	
14.	3 346	J.Rantet	Francja	LS-1 f	503	8	735	28		773	30	538	25	797	5	
15.	3 338	A.Cameron	N.Zelandia	ASW 19	176	29	766	22		828	26	773	13	795	6	
16.	3 286	J.C.Lopitaux	Francja	Std-Cirrus 75	150	30	724	32		905	16	773	13	733	23	
17.	3 280	E.G.Peter	RFN	Std-Libelle H	223	26	810	14		991	2	503	26	753	16	
18.	3 271	F.Kępka	Polska	Jantar Stand.	0	45	780	18		965	7	780	7	746	18	
19.	3 225	G.Andersson	Szwecja	PIK 20-B	525	5	775	20		982	3	243	31	699	33	
20.	3 215	R.Nurminen	Finlandia	PIK 20-B	202	27	869	4		759	31	673	21	713	29	

4

5

6

wym forum dyskusje, podważające tę uporczywą tradycję klasyfikacji wyłącznie indywidualnej. W gruncie rzeczy nie ma żadnych przekonywających argumentów przeciwko wprowadzeniu do szybowcowych mistrzostw świata również klasyfikacji zespołowej, jak to ma miejsce w innych dyscyplinach lotniczych, podlegających przecież tej samej FAI. Ze sprawa ma zwolenników, przekonały mnie liczne rozmowy prowadzone na ten temat w toku mistrzostw, a między innymi następująca:

Wieczorem w przeddzień zakończenia mistrzostw wywieszono na ścianie baraku „flight office" nieoficjalną jeszcze listę wyników końcowych. Przypatrywałem się jej w międzynarodowym tłumku zainteresowanych, radując serce wysoko notowanymi nazwiskami Polaków, gdy ktoś zza pleców szepnął mi w ucho:

— Gratuluję zwycięstwa!

Obejrzałem się, głos należał do Asko Myllysa, fińskiego szybownika latającego przeważnie w Szwajcarii. Pracuje tam w firmie, która dostarczyła do Räyskäli i zainstalowała całą elektronikę do obliczania i bieżącego publikowania na monitorach punktacji zawodów.

— Drugie miejsce to jeszcze nie zwycięstwo — odpowiedziałem z uśmiechem.

— Ja mówię o zespołowym — obstawał Asko przy swoim, wyciągając rękę. Przyjąłem gratulacyjny uścisk ze słowami:

— Dziękuję, ale przecież nie ma oficjalnej klasyfikacji zespołowej.

— No i co z tego, że nie ma! I tak wszyscy liczą! Nie udawaj, że ty tego jeszcze nie zrobiłeś...

Dalszej rozmowy nie ma potrzeby cytować, wystarczy wynikający z niej wniosek: skoro inni nam gratulują zespołowego zwycięstwa, dlaczego sami nie mielibyśmy się nim szczycić? Z całą przeto satysfakcją ogłaszam: w zespołowej klasyfikacji XV Szybowcowych Mistrzostw Świata zwyciężyła reprezentacja Polski! Jak by nie liczyć!

A liczyć można dwojako. Albo sumując numery miejsc zajętych przez poszczególnych zawodników i wtedy decyduje najmniejsza liczba tak naliczonych punktów, albo sumując indywidualną punktację wyników ostatecznych i wtedy decyduje uzyskane maksimum. W pierwszym przypadku wygląda to tak:

1. **POLSKA** **27 pkt**
2. **RFN** **30 pkt**
3. **Wielka Brytania** **34 pkt**
4. **USA** **46 pkt**
5. **Szwecja** **56 pkt**

Druga metoda, bardziej precyzyjna, daje następujące wyniki:

1. **POLSKA** **16 096 pkt**
2. **Wielka Brytania** **15 882 pkt**
3. **RFN** **15 538 pkt**
4. **USA** **15 253 pkt**
5. **Szwecja** **15 054 pkt**

No więc sukces! Jeszcze jeden wielki sportowy sukces na miarę złotego medalu! W Räyskäli nie był wprawdzie wręczany, ale i tak w dniu zakończenia mistrzostw rzucało się w oczy, która ekipa jest jego zdobywcą.

Uhonorowanie zwycięzców odbyło się tradycyjnym trybem. Stopnie laureatów mistrzowskich tytułów były ustawione na centralnym podium imprezy. A że oprócz medalistów wyróżniano nagrodami również pilotów uplasowanych na miejscach czwartym, piątym i szóstym, więc na podium znalazło się w sumie trzech Polaków, dwóch Anglików, dwóch Amerykanów i po jednym reprezentancie Australii, Szwecji, RFN, Belgii i Węgier. Bardzo to ładnie wyglądało. Dla naszego oka w każdym razie.

Te trzy biało-czerwone godła na marynarkach honorowanych zawodników przypomniały mi dzień zakończenia mistrzostw świata w Kolonii w 1960 roku. Tam też na podium zwycięzców stało trzech polskich pilotów... A w Sauth Cerney w 1965 roku wszyscy czterej Polacy zmieścili się w pierwszej czwórce obu klas... A w Junin w 1963... A w Vršacu w 1972... Ech, jest co wspominać. Nie po raz pierwszy w Räyskäli należał nam się złoty medal za zespołowe zwycięstwo.

Na tych patriotyczno-sportowych wzruszeniach kończę dzisiejszą relację, a do przebiegu poszczególnych konkurencji mistrzostw postaram się wrócić jak najszybciej.

NA ZDJĘCIACH:

1. **Przy maszcie flagowym polska reprezentacja w dniu otwarcia mistrzostw. Od lewej: T. Rejniak, F. Kępka, H. Poźniak, J. Ziobro, H. Muszczyński.**

2. **Fragment pokazów lotniczych. W przelocie nad flagami zespół samolotów „Saab Safir".**

3. **Flagi łopoczące w podmuchach nadchodzącej burzy, która zakłóciła pokazy. W górze „Saab Draken".**

4. **Podium zwycięzców klasy otwartej. Od lewej: Julian Ziobro (Polska), George Lee (Wielka Brytania), Henryk Muszczyński (Polska), Klaus Holighaus (RFN). Na pierwszym planie prezes Aeroklubu Finlandii pan Aarmio Wihuri z małżonką.**

5. **Henryk Muszczyński otrzymuje brązowy medal z rąk pani Wihuri, która jest także pilotką. Na stole z nagrodami widoczny puchar Aeroklubu PRL, jeden z dwóch przywiezionych przez ekipę polską dla zwycięzców klasy otwartej i standard.**

6. **Czołowi piloci obu klas mistrzostw na podium zwycięzców. Wśród nich trzech Polaków: Henryk Poźniak (czwarty od lewej), Julian Ziobro (szósty) i Henryk Muszczyński (ósmy).**

Zdjęcia autora

DWUDZIESTU NAJLEPSZYCH KLASY OTWARTEJ XV SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA — 1976

Klasyfikacja łączna		Pilot	Kraj	Konkurencja / Szybowiec	1 △ 199 km		2 181,4 km		3 Odległość w rejonie ograniczonym		4 △ 526 km		5 △ 480,8 km		6 △ 349 km		7 △ 234,5 km	
m-ce	pkt.				pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce	pkt.	m-ce
1.	4 594	G.Lee	W.Brytania	ASW 17	95	12	1 000	1	21	8	1 000	1	900	6	1 000	1	578	13
2.	4 535	J.Ziobro	Polska	Jantar 2	264	3	865	12	21	8	953	4	888	8	939	9	604	3
3.	4 488	H.Muszczyński	Polska	Jantar 2	256	4	894	7	0	30	945	6	888	8	902	16	601	6
4.	4 471	K.Holighaus	RFN	Nimbus II	144	10	984	3	12	23	858	18	897	7	968	4	604	3
5.	4 434	R.Butler	USA	Glasflügel 604	178	8	995	2	18	13	833	21	835	24	993	2	578	13
6.	4 357	B.Zegels	Belgia	ASW 17	76	19	857	13	19	12	915	9	971	4	939	9	578	13
7.	4 269	R.Johnson	USA	Jantar 2 A	191	6	866	11	18	13	949	5	835	24	804	32	604	3
8.	4 233	H.Frehner	Szwajcaria	Nimbus II	89	15	851	15	20	10	910	10	847	19	936	11	578	13
9.	4 209	G.Ax	Szwecja	ASW 17	47	27	850	16	84	2	870	15	823	27	957	6	574	19
10.	4 193	F.Matousek	CSRS	Nimbus II	65	22	725	31	53	5	871	14	888	8	893	18	689	1
11.	4 147	W.Neubert	RFN	ASW 17	35	30	877	9	11	24	941	7	800	29	900	17	581	11
12.	4 097	O.Fahrfellner	Austria	Nimbus II	50	24	811	23	0	30	873	13	885	11	872	23	597	7
13.	4 029	A.Schubert	Austria	Nimbus II	83	17	816	20	19	13	793	27	838	20	878	22	597	7
14.	4 006	D.Reparon	Holandia	Nimbus II	85	16	816	20	0	30	870	16	697	36	957	6	578	13
15.	3 960	M.Jinks	Australia	Nimbus II	267	2	791	25	63	4	877	11	1 000	1	886	21	73	30
16.	3 955	I.Braes	Dania	Nimbus II	47	27	625	36	3	28	795	31	983	2	870	24	635	2
17.	3 951	F.Ragot	Francja	Nimbus II	241	5	888	8	0	30	954	3	859	15	927	12	81	27
18.	3 949	B.Fitchett	W.Brytania	ASW 17	68	21	983	4	115	1	985	2	833	26	911	14	54	33
19.	3 909	E.Mouat-Biggs	Płd.Afryka	Nimbus II	23	35	780	28	0	30	860	17	747	33	906	15	589	9
20.	3 852	D.Yarral	N.Zelandia	Nimbus II	73	20	824	19	6	26	651	35	862	14	860	25	574	19

Włodzimierz Tałańczuk (pierwszy z lewej) przygotowuje lotnię do lotu. Ale tym razem na zboczu jeżowskim.
Zdjęcie: Andrzej Fedorowicz

pierwszy LOT ze ŚNIEŻKI

Prasa doniosła, że w okresie świąt wielkanocnych zostały wykonane pierwsze loty ze Śnieżki. Autorem rekordowego lotu był porucznik WŁODZIMIERZ TAŁAŃCZUK z Wojsk OPK. W doniesieniach prasowych pojawiła się jednak pewna nieścisłość. Podano, że porucznik Tałańczuk stanął do zawodów z Ernstem Stegerem, lotniarzem z Austrii. Tymczasem loty miały charakter rekonesansowy, mający na celu zbadanie przydatności pasma Karkonoszy dla potrzeb lotniarstwa.

Ernst Steger, doświadczony pilot lotni z Leutasch (rejon Seefeld), przybył do Polski na zaproszenie Zakładu Teorii i Metodyki Spadochroniarstwa Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Zakład ten, mający w swych planach uruchomienie specjalizacji z lotniarstwa, zainicjował także loty w Karkonoszach, z zadowoleniem podejmując współpracę z W. Tałańczukiem. Będąc kierownikiem przedsięwzięcia (jestem asystentem w Zakładzie Spadochroniarstwa) i zabezpieczając je ze strony naziemnej, towarzyszyłem lotniarzom podczas wykonywania lotów. Bezpośrednio po ich odbyciu spisałem wrażenia porucznika Tałańczuka. Oto jego relacja:

Zmęczony forsownym podejściem, utrudnionym transportem dwudziestokilogramowej lotni, przekroczyłem liny dzielące ścieżkę wiodącą na wierzchołek Śnieżki od miejsca startu. Znalazłem się na niewielkim placyku, bezpośrednio przylegającym do największego z „talerzy" ostatnio tam wybudowanych. Pod sobą miałem urwiste zbocze, zamknięte masywem Małej Kopy i położonym o 600 m niżej dnem Doliny Łomniczki. W oddaleniu kilku kilometrów majaczyły zabudowania Wilczej Poręby, w kierunku której miałem za chwilę lecieć...

Zbocza Śnieżki i przylegającego doń Czarnego Grzbietu są w górnych partiach pokryte gołoborzem, porośniętym gdzieniegdzie płatami kosodrzewiny. Nieco niżej kosodrzewina przechodzi w wysoki las, wyglądający jednak z tej wysokości zachęcająco i niegroźnie. Bardzo duża ekspozycja wyzwala we mnie uczucia dość — powiedziałbym — mieszane. Wiatr nie jest nadzwyczajnie korzystny; czasami podmuchuje zdecydowanie z kierunku boczno-tylnego. Obawiam się zaistnienia trudności w momencie startu. No i ta przestrzeń...

Ochota do wykonania lotu jakby maleje. Miotają mną sprzeczne uczucia. Z jednej strony chęć zrealizowania zadania nakreślonego przez zarząd mego klubu i pragnienie odbycia za wszelką cenę cudownego lotu, z drugiej podszepty instynktu samozachowawczego, ostrzegającego przed niebezpieczeństwem.

Oglądam się na Austriaka. Trochę liczę, że ten doświadczony lotniarz uzna warunki meteorologiczne za nie sprzyjające realizacji przedsięwzięcia. Tymczasem ze spokojem zaczyna on montować swą lotnię. Z ciężkim sercem robię to samo. Po niedługim czasie lotnie są zmontowane i gotowe do lotu. Rozpoczynamy odprawę przed lotem. Prowadzi ją Steger; Czesiek tłumaczy jego praktyczne wskazówki.

Założenia lotu przewidują start w kierunku Małej Kopy, natychmiastowe nabranie prędkości, odejście od zbocza na odległość 100—150 m i po wykonaniu zakrętu w prawo kontynuowanie lotu obok stoku Śnieżki, a następnie Czarnego Grzbietu.

Po kilku minutach odprawa jest zakończona. Steger zakłada kask i podczepia się do lotni. Nie pozostaje nic innego, jak także sposobić się do lotu. Miejsce startu — będące właściwie poziomą półką usypaną na stromiźnie przez budowniczych schroniska — jest ciasne. Stoję bokiem do kierunku startu, dając wolną drogę Austriakowi. Kątem oka spoglądam na licznie zgromadzoną publiczność, która przeczuwając zbliżający się start zamarła w oczekiwaniu. Nie mogę oprzeć się wrażeniu, że w przypadku, gdy nie wystartuję, sprawię im ogromny zawód. Do tego pojawia się myśl o koszmarnej drodze powrotnej z lotnią na ramieniu...

Nie ma czasu na dalsze rozmyślania. Steger bez namysłu startuje. Natychmiast zajmuję pozycję — nie chcę, by oddalił się zbytnio ode mnie — i idę w jego ślady. Wykonuję trzy kroki — czwarty jest już krokiem w przestrzeń. Lecę! Start był nadspodziewanie łatwy w porównaniu z poprzednimi. Natychmiast znajduję się na znacznej wysokości. Zaskakuje mnie brak odczucia prędkości. Dopiero po chwili uświadamiam sobie prawidłowość tego zjawiska. Odległa ziemia przesuwa się bardzo wolno właśnie przez wzgląd na znaczną wysokość lotu. Szum w uszach sygnalizuje, że wszystko jest w porządku i że lecę z prędkością normalną. Zauważam Stegera wykonującego prawy zakręt. Natychmiastowym wychyleniem ciała w prawo staram się utrzymać jego kierunek. Widzę go dobrze. Znajduje się w odległości 100 metrów i ok. 50 metrów niżej. Powtarzam wszystkie jego manewry. Gdy odchodzi od Czarnego Grzbietu w stronę schroniska „Nad Łomniczką", widzę, że odległość oraz różnica wysokości pomiędzy nami uległa zwiększeniu.

Spoglądam do tyłu. Masyw Czarnego Grzbietu jest bardzo blisko. Jego grań jest poniżej mojej wysokości. Pojawia się niebezpieczeństwo przerzucenia na zawietrzną stronę grzbietu. Czynię usiłowania przyspieszenia lotu w przeciwnym kierunku. Maksymalnie przyciągam sterownicę do siebie. Nogi obciążone solidnymi, wojskowymi butami wyciągam do poziomu, lecz nic z tego. Grzbiet tkwi w jednym miejscu, jak zamurowany. Orientuję się, że sterownica jest zbyt przesunięta do tyłu. Znacznie utrudnia to pochylenie lotni i tym samym zwiększenie prędkości lotu.

Sytuacja staje się co najmniej nieprzyjemna. Przejście na zawietrzną stronę grzbietu jest równoznaczne z rozbiciem się o gołoborze pod granią. Do grani brakuje co prawda jeszcze jakieś 100 m, ale już najwyższy czas na wyjaśnienie sytuacji. Utrzymuję nadzwyczaj niewygodną pozycję, określaną przez gimnastyków jako „poziomka" i oczekuję na rozwój wydarzeń. Sterownica ściągnięta jest całkowicie. Nic więcej nie pozostaje do zrobienia! Na szczęście po kilku, pełnych napięcia chwilach zauważam, że grzbiet drgnął i zacząłem przesuwać się do tyłu. Puściło!

Szukam wzrokiem Austriaka. Właśnie w ciasnej spirali ląduje na wiatrołomie w pobliżu schroniska „Nad Łomniczką". Mam jeszcze znaczną wysokość i nie bardzo wiem co z nią mam zrobić? Poszukuję miejsca lądowania. Usiłuję znaleźć coś w pobliżu Austriaka, ale lądowanie chcę wykonać pod wiatr, odchodzę więc w stronę Wilczej Poręby i dużym łukiem biorę kierunek pod wiatr. Obok drogi łączącej „Orlinek" ze schroniskiem „Nad Łomniczką" spostrzegam bardzo przyzwoite miejsce. Wyśmienity teren, równy, ozdobiony kilkoma niewielkimi drzewkami.

Na dużej prędkości schodzę w dół, wykonując czynności właściwe przed lądowaniem. W tym momencie widzę na drodze grupkę turystów. Zdumiewam się niepomiernie, porównując maleńkie sylwetki z ogromem drzew uznawanych przed chwilą za nędzne krzaczki. Niestety, możliwość odwrotu nie istnieje. Czuję duszenie. Przeciągam lotnię i systemem spadochronowym, z wysokości ok. 15 metrów osiadam na łasze śniegu, tuż przy drodze.

Turyści spontanicznymi okrzykami i oklaskami wyrażają przyjazne uczucia. Odpinając pasy uprzęży rozglądam się wokoło. Dopiero teraz widzę, jak bardzo mylnie oceniłem teren z perspektywy lotu. Równina okazała się stokiem o nachyleniu w granicach 30 proc., a małe sympatyczne drzewka ją zdobiące — kolosalnymi starymi świerkami, przekraczającymi 15 metrów wysokości.

Jestem bardzo szczęśliwy i podniecony emocjami niedawnego lotu. Podczas składania lotni dowiaduję się od przechodzących turystów, że Austriak wylądował bezpiecznie i nadciąga tuż za nimi. Rzeczywiście, za chwilę się spotykamy. Radosne poklepywanie po plecach, wzajemne gratulacje z okazji odbycia bądź co bądź dziewiczego lotu z wierzchołka najwyższej góry Sudetów.

Piękno lotu było tak wielkie, że przez dłuższy czas nie mogłem się otrząsnąć z wrażenia. Pragnę natychmiast powtórzyć wyczyn. Komunikuję to Austriakowi, on jednak z niezmąconym spokojem tłumaczy, że droga na szczyt jest wyczerpująca, a jutro także jest dzień. Ma rację. Tylko co ten dzień przyniesie?...

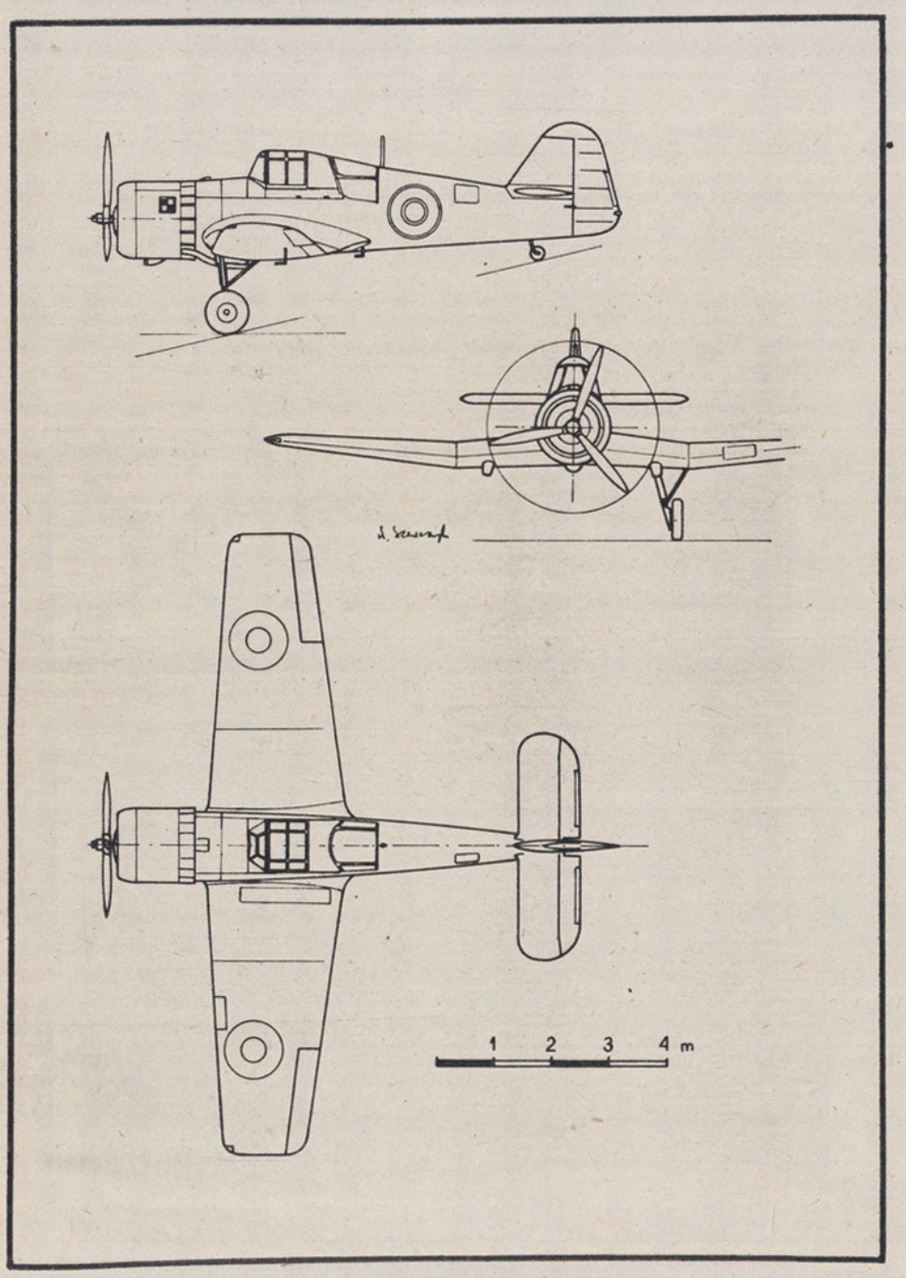
Po krótkim marszu docieramy do „Orlinka", gdzie czeka na nas Czesiek z samochodem. Znów gratulacje. Zjeżdżamy do Karpacza, by uczcić lot tradycyjną lampką szampana.

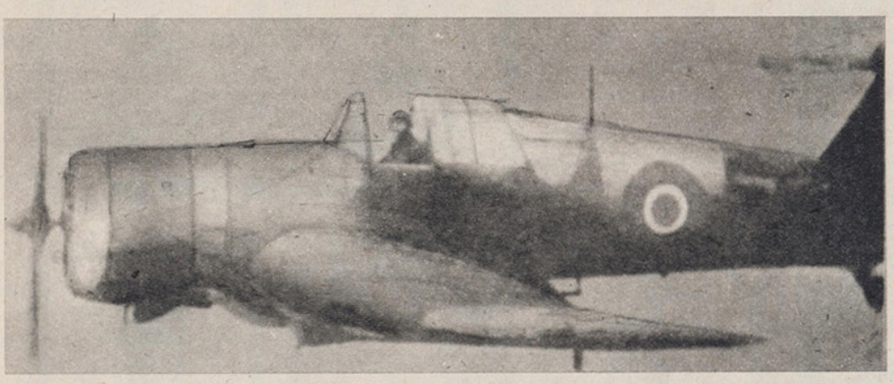
W toku rozmowy wysuwam propozycję, aby nazajutrz przelecieć aż do Wilczej Poręby. Aktualnie w Polsce wykonano rekordowy lot, pokonując różnicę poziomów wynoszącą 700 metrów (trasa ze Skrzycznego do Szczyrku). Różnica poziomów między wierzchołkiem Śnieżki a Wilczą Porębą przekracza tysiąc metrów. A zatem istnieje możliwość zaatakowania rekordu Polski. Czesiek popiera moje rozważania i od słowa do słowa postanawiamy, że w przypadku sprzyjających warunków podejmiemy próbę jego ustanowienia.

Wstaję o godzinie 5.15. Dzień nie zapowiada się najlepiej. Jest lekkie zachmurzenie. Wiatru brak. Pomimo wszystko podejmujemy trudy ponownej wspinaczki na szczyt. Tam okazuje się, że wbrew pozorom wiatr jest doskonały. Wieje z prędkością 4 m/s z kierunku północnego. Od Wilczej Poręby nadciąga za to potęgujące się zamglenie, mogące w przypadku dalszego rozwoju pokrzyżować nasze plany.

Szybko montujemy lotnie i startujemy. Wszystko przebiega normalnie. Nie bardzo wiem, dlaczego Austriak pcha się prosto w

CIĄG DALSZY NA STR. 23





SAMOLOT TRENINGOWY MILLES „MASTER-II"

Chociaż na samolotach Milles „Master" piloci nie walczyli, to jednak prawie wszyscy przechodzili trening w ośrodkach doskonalenia bojowego tzw. OTU (Operational Trening Unit), po odbyciu przeszkolenia wstępnego i podstawowego. Szkolenie polskich pilotów odbywało się początkowo w szkołach angielskich. Na przykład w OTU nr 58 w 1940 r. przechodzili szkolenie na samolotach Milles „Master" przed skierowaniem do dywizjonu myśliwskiego: M. Wyszkowski, Horbaczewski, Fliśnik i inni. Od 1941 r. szkolenie odbywało się już w Polskiej Szkole Pilotażu w Hucknall (później w Newton) oraz w 18 OTU na samolotach Milles „Master-II" i „Master-III".

Samolot treningowy Milles „Kestrel" podczas święta lotniczego w 1937 r. wzbudził zainteresowanie RAF sylwetką i dużą prędkością, jednak czynniki oficjalne przyjęły go bez entuzjazmu. Ze względu na to, że oficjalnie zamawiany samolot treningowy nie udał się, powrócono do „Kestrela", który został zmodyfikowany i jako Milles „Master" z silnikiem rzędowym Rolls-Royce „Kestrel-XXX" (715 KM) odbył pierwszy lot w 1938 r. Pierwszy samolot seryjny wzleciał 31 marca 1939 r. i od tego dnia zaczęły opuszczać zakłady produkcyjne samoloty „Master-I". Kontrakt był podpisany na nie spotykaną dotąd w jednym zamówieniu na samoloty treningowe liczbę 900 maszyn. Pod koniec 1939 r. opracowano nową wersję z mocniejszym silnikiem Bristol „Mercury-XX" (870 KM), ale ze względu na zastosowanie silnika gwiazdowego, sylwetka samolotu uległa znacznej zmianie, przy zachowaniu poprzedniego systemu konstrukcji.

Prototyp nowej wersji Milles „Master-II" odbył pierwszy lot w listopadzie 1939 r. Wersja ta była również budowana w dużej ilości (ok. 1 700 maszyn). W 1942 r. rozpiętość została zmniejszona przez usunięcie zaokrąglonych końcówek skrzydeł. Dostawy amerykańskich silników Pratt-Whitney „Wasp Junior" przy jednoczesnym braku silników angielskich spowodowały opracowanie kolejnej, ostatniej już wersji. Samolot z tym silnikiem (825 KM) nosił oznaczenie „Master-III", a produkcja rozpoczęła się w 1940 r. Ogółem do zakończenia produkcji w 1952 r. wykonano ok. 3200 samolotów wszystkich trzech wersji.

W maju 1939 r. pierwsze samoloty treningowe Milles „Master" dostarczono do jednostek szkoleniowych RAF (OTU) i podczas wojny były, obok amerykańskiego „Harvarda", najbardziej używanymi samolotami treningowymi. Używane były jeszcze po wojnie do czasu wprowadzenia nowocześniejszych samolotów treningowych.

Konstrukcja płatowca drewniana z pokryciem sklejkowym. Powierzchnie sterowe kryte płótnem.

Napęd: Silnik gwiazdowy Bristol „Mercury-XX", chłodzony powietrzem, o mocy max. 870 KM.

Uzbrojenie: Przewidziane miejsce i uchwyty w skrzydłach na 1 karabin maszynowy Vickers (7,6 mm) oraz uchwyty na bomby ćwiczebne.

WITOLD SZEWCZYK.

DANE TECHNICZNE

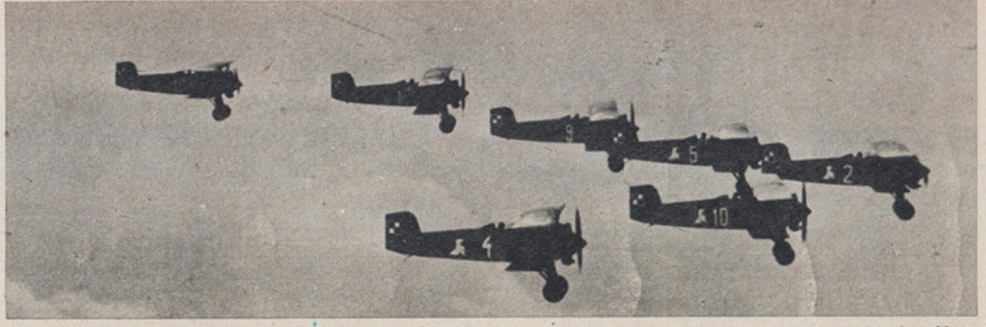
Wymiary: Rozpiętość — 10,87 m (ucięte końcówki skrzydeł), długość — 8,99 m, wysokość — 2,82 m, pow. nośna — 19,42 m².

Masy: Masa własna — 1 950 kg, masa użyteczna — 576 kg, masa max. całkowita — 2 526 kg.

Osiągi: Prędkość max. — ok. 390 km/h, wznoszenie — 10,8 m/s, zasięg — 630 km, pułap — 7 650 m.

Na zdjęciu i rysunku: Milles „Master-II".

GODŁO I BARWA W LOTNICTWIE POLSKIM



Samoloty PWS-AVIA ze 121 i 122 eskadry.

Zdjęcie ze zbiorów W. Bączkowskiego

19

Tekst: TOMASZ KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

GODŁA ESKADR W LOTNICTWIE POLSKIM W LATACH 1929—32

Po utworzeniu w 1929 r. w 1 Pułku Lotniczym dywizjonu bombowego i eskadry myśliwców nocnych, wprowadzono dla tych jednostek odrębne godła, w których zastosowano motywy alegoryczne. Godła te były umieszczone na białym, okrągłym tle. Wzory godeł były wynikiem przeprowadzonych na przełomie lat 20-tych i 30-tych konkursów na projekty godeł eskadr. W szkołach lotniczych nie stosowano specjalnego oznakowania samolotów w eskadrach. Wyjątkiem była eskadra szkolna por. Meissnera w Dęblinie, która posiadała własne godło. Wprowadzenie do poszczególnych pułków lotnictwa towarzyszącego spowodowało powstanie nowych godeł w 1 i 6 pułku. Pozostałe pułki wprowadziły godła dla swych plutonów towarzyszących dopiero po 1933 r. W pierwszym plutonie towarzyszącym 1 Pułku jako godło przyjęto tarczę biało-czerwoną, będącą nawiązaniem do warszawskich znaków rozpoznawczych.

Na barwnej planszy przedstawiono godła eskadr z lat 1929—32. Na samolotach Lublin R-VIII wersji lądowej spotykamy godło przedstawiające słonia na białym kole, był to jednak znak związany tylko z tym typem samolotu. Natomiast samoloty te w wersji hydro, służące w MDL, miały malowane różne alegoryczne godła, ale na każdym inne i były to raczej oznaczenia samolotów, a nie godła eskadr. Oznaczenia godeł zamieszczono pod rysunkami na barwnej planszy.

(c.d.n.)

CIĄG DALSZY ZE STR. 20

Dolinę Łomniczki. Przypominam sobie rady Cześka, który kładł mi do głowy, aby nie patrzeć na Austriaka, tylko za wszelką cenę dolecieć do Wilczej Poręby i przyjmuję własną taktykę.

Lecę stosunkowo blisko Czarnego Grzbietu, wykorzystując wznoszące prądy zboczowe. Ze sterowaniem nie mam problemów, ponieważ przed startem wyeliminowałem błąd ustawienia sterownicy. Posuwam się naprzód, wybierając coraz dalsze, kolejne miejsca ewentualnego lądowania. W okolicy Czarnej Kopy — ostatnie lądowisko przed znacznym obszarem lasu, ciągnącym się aż do Wilczej Poręby. Właśnie tu znajdujący się niżej Austriak wykonuje manewr do lądowania. Mnie też nieco dusi — pilnie szukam obszaru noszenia. Z rozpaczą konstatuję, iż za chwilę pozostanie mi tak mało wysokości, że będę musiał lądować obok Stegera.

Nagle... Jest noszenie! Dłuższą chwilę lecę w jego obszarze, następnie zakręcam w lewo i na dużej prędkości idę w kierunku Wilczej Poręby. Niebawem las się kończy. Niżej piękna polana zabudowana pojedynczymi budynkami. To tu!

Zataczam szeroki krąg i bez przeszkód ląduję w okolicy DW FWP „Jutrzenka". Od chwili startu upłynęło 8 minut 50 sekund. Rekord Polski jest mój!

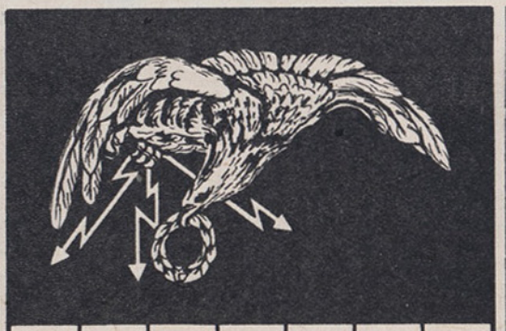
Istotnie, w trakcie swego lotu porucznik Włodzimierz Tałańczuk — będący technikiem lotniczym i nie posiadający przeszkolenia lotniczego w zakresie pilotażu — przeleciał różnicę poziomów wynoszącą 1 020 metrów. (Rekord ten został pobity dopiero w lipcu br. — patrz. „SP" nr 31/1976).

Rekordzista nie wiedział, że losy jego wspaniałego lotu wisiały na przysłowiowym włosku. W niecałe dziesięć minut po starcie przyszło załamanie pogody i Śnieżka w jednej chwili znalazła się w chmurach.

Jakie korzyści dały jednak te loty ogółowi lotniarzy? Przede wszystkim udowodniono, że pasmo Karkonoszy idealnie nadaje się dla lotniarstwa. Bezleśne, strome, ale nie urwiste zbocza nie stwarzają niebezpieczeństwa, jak Alpy lub Tatry. Znaczne różnice wysokości pozwalają na odbywanie długich lotów, a geograficzny układ łańcucha umożliwia — przy sprzyjających wiatrach — długotrwałe latanie z wykorzystaniem wstępujących prądów zboczowych. Wymienione zalety wraz z bardzo pozytywną opinią Ernsta Stegera, będącego wszak instruktorem w Alpach, obalają panujące dotychczas przekonanie, że Karkonosze są górami, gdzie nie można nawet myśleć o wykonywaniu lotów.

Druga sprawa: udowodniliśmy, że mamy w Polsce zdolnych konstruktorów i pilotów lotni. Przykład porucznika Włodzimierza Tałańczuka jest bardzo wymowny. Wykonuje on loty rozważnie i skutecznie. Porównanie z doświadczonym instruktorem lotniarstwa z Austrii wypadło bardzo korzystnie i to jest powód do słusznej dumy. A jednocześnie zobowiązuje wszystkie organizacje do zapalenia zielonego światła dla dalszego rozwoju lotniarstwa. Ale do tego w ojczyźnie prekursora i twórcy terminu **„LOTNIA"** — Czesława Tańskiego — nie trzeba chyba namawiać!

CZESŁAW KUDŁEK



1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						

LOGOGRYF

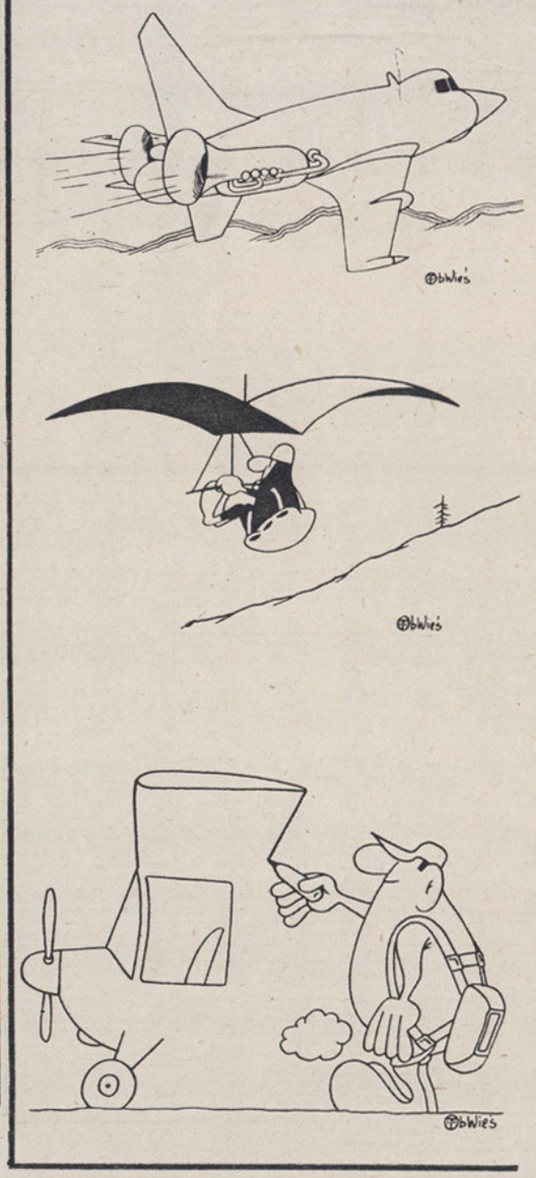
Do logogryfu należy wpisać poziomo trzynaście wyrazów siedmioliterowych o podanych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — miejscowość, w której produkuje się naddźwiękowe samoloty pasażerskie Tu-144; 2 — as angielskiego lotnictwa myśliwskiego z okresu II wojny światowej; 3 — kosmonauta radziecki, pilotował pierwszy statek kosmiczny typu „Sojuz"; 4 — znoszenie samolotu na zewnątrz nieprawidłowo wykonywanego zakrętu; 5 — podwarszawskie szybowisko z lat międzywojennych; 6 — figura zespołowej akrobacji spadochronowej; 7 — nazwa silników samolotu PZL-37 „Łoś"; 8 — lotnisko podmoskiewskie; 9 — węgierski miesięcznik lotniczy; 10 — senior polskiego lotnictwa, znany z rekonstrukcji historycznych samolotów; 11 — szybowcowy mistrz Polski na 1973 rok; 12 — lina opuszczana z kosza balonu wolnego przed lądowaniem; 13 — kolor jednego ze świateł pozycyjnych samolotu.

Opracował: JANUSZ PALACZ

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 29 sierpnia br., rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH. Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, **wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.**

Z teki W. FUGLEWICZA



ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fèdèration Aèronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1
Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocza roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 13.VIII.1976 r. Zam. 732. J-51.

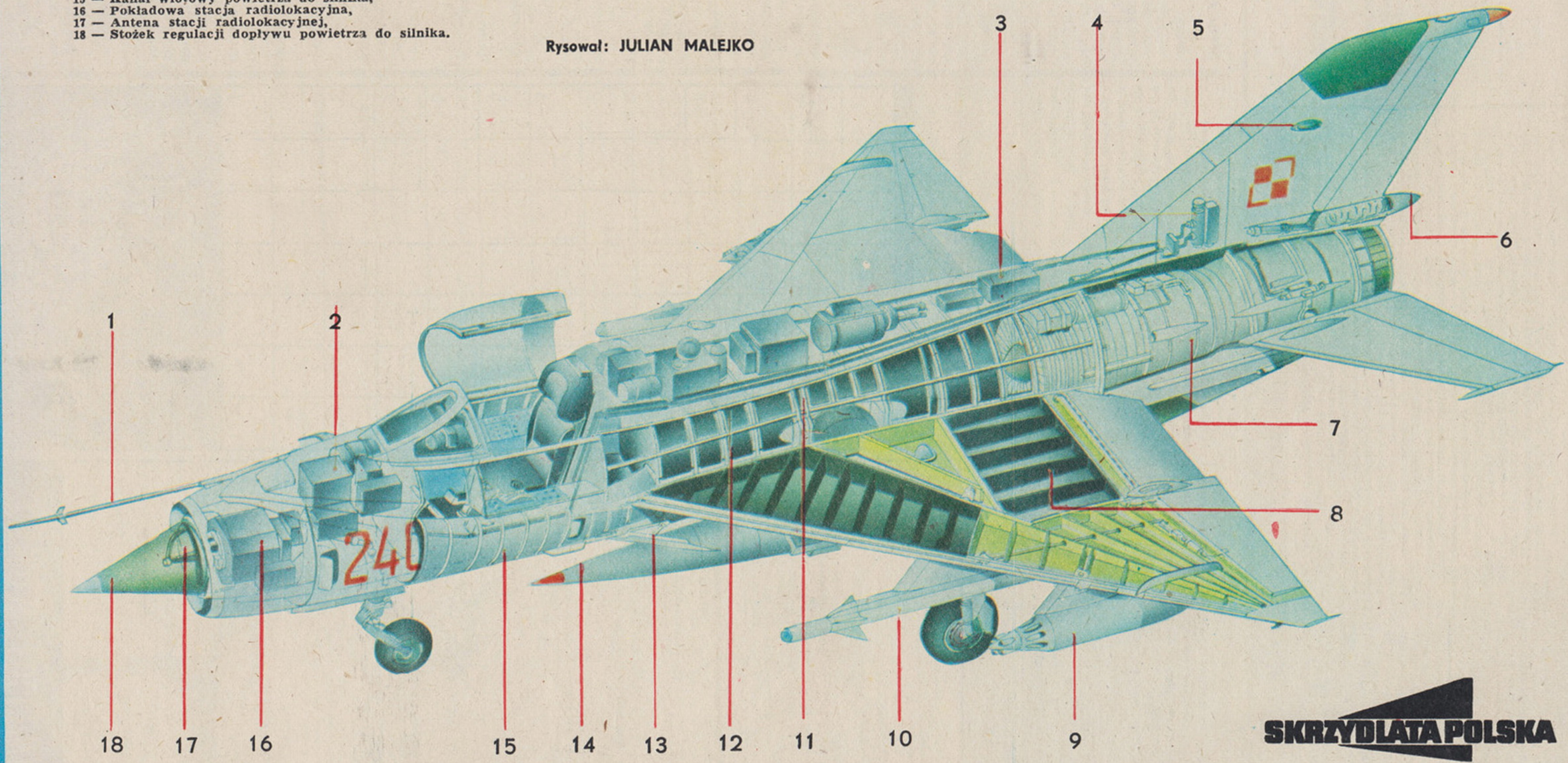
INDEKS 37606

POLSKI NADDŹWIĘKOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI **MIG-21**

OBJAŚNIENIA NA RYSUNKU:

1 — Nadajnik prędkościomierza,
2 — Wyposażenie radioelektroniczne przedniej części kadłuba,
3 — Wyposażenie radioelektroniczne środkowej części kadłuba,
4 — Dźwignik hydrauliczny wychylania usterzenia poziomego,
5 — Nadajnik układu kursowego,
6 — Pojemnik spadochronu hamującego,
7 — Silnik turboodrzutowy,
8 — Integralne zbiorniki paliwowe skrzydła,
9 — Zasobnik z niekierowanymi pociskami rakietowymi powietrze-ziemia,
10 — Kierowane pociski rakietowe powietrze-powietrze,
11 — Osłona chowania podwozia głównego,
12 — Główne paliwowe zbiorniki kadłuba,
13 — Wychylane hamulce aerodynamiczne,
14 — Paliwowy zbiornik podwieszany,
15 — Kanał wlotowy powietrza do silnika,
16 — Pokładowa stacja radiolokacyjna,
17 — Antena stacji radiolokacyjnej,
18 — Stożek regulacji dopływu powietrza do silnika.

Rysował: JULIAN MALEJKO



SKRZYDLATA POLSKA